

Niveau(x) d'enseignement: 1
Centre d'intérêt: 150

Numéro EDUG : 8570620

Association du transport écolier du Québec.

Commentaires de l'ATEQ sur le livre blanc concernant la réforme du transport des écoliers au Québec. -- Saint-Jean-sur-Richelieu : ATEQ, 1981.

52 p ; 28 cm.

Descripteur(s): *Transport scolaire *Rôle de la commission scolaire
*Rentabilité *Primaire (Niveau) *Secondaire (Niveau)

Identificateur(s) de nom: *Québec (Province) Ministère des Transports

Identificateur(s) de sujet: *Livre blanc sur la réforme du système de transport des écoliers

L'Association du transport écolier du Québec (ATEQ) présente dans le document ses commentaires et recommandations sur la réforme concernant le transport scolaire et le renouvellement des contrats après le 30 juin 1982. Cette réforme avait fait l'objet d'un Livre blanc du ministère des Transports qui avait été rendu public en octobre 1981. Le mémoire a été préparé dans l'intention d'aider à conserver un système de transport scolaire de qualité et au meilleur coût pour la population, tout en rentabilisant le service public offert.

Le document est divisé en cinq parties. L'introduction rappelle l'excellence du transport scolaire québécois et en fait l'historique. La deuxième partie analyse la problématique mise de l'avant dans le Livre blanc. Dans la troisième partie, l'ATEQ présente son point de vue sur les différentes facettes de la réforme. Elle formule dans la quatrième partie ses recommandations et souligne, en conclusion, qu'elle se réserve la possibilité de soumettre d'autres commentaires et recommandations, si cela était nécessaire.

L'ATEQ approuve les objectifs fondamentaux du Livre blanc et souhaite son application dans les meilleurs délais. Elle recommande que l'application des politiques annoncées et des modalités suggérées soit étalée sur une période de deux ans et que la mise en marche de ce système se fasse en trois phases distinctes: 1. ouverture à la possibilité de la charte-partie pour les autobus scolaires à compter du premier janvier 1982; 2. une première partie de la réforme à compter du 1er septembre 1982; 3. une deuxième partie de la réforme à compter du 1er septembre 1983.

Type de document: m

commentaires

**SUR LE LIVRE BLANC
CONCERNANT LA
RÉFORME DU TRANSPORT
DES ÉCOLIERS DU QUÉBEC**



Commentaires de l'ATEQ
sur le
LIVRE BLANC
concernant la réforme du
transport des écoliers au Québec

à l'Honorable Michel Clair
Ministre des Transports
Gouvernement du Québec



St-Jean-sur-Richelieu

Novembre 1981

L'Association du Transport Écolier du Québec est honorée de présenter à l'Honorable Ministre des Transports du Québec, Michel Clair, ses commentaires et recommandations sur la réforme proposée concernant le transport scolaire et le renouvellement des contrats après le 30 juin 1982, et présentée au Livre Blanc qu'il a rendu public le jeudi 8 octobre 1981.

Vous priant de croire en notre collaboration habituelle, et en notre dévouement sincère.

YVON SAUCIER

président

Tel que souhaité par le gouvernement du Québec, au premier paragraphe du Livre Blanc sur la Réforme du système de transport des écoliers au Québec, l'Association du Transport Ecolier du Québec, mieux connue sous l'appellation ATEQ, est heureuse de transmettre ses commentaires, opinions et recommandations.

Notre Association regroupe actuellement 989 des 1,091 transporteurs répertoriés au Québec sous contrat exclusif, avec une Commission Scolaire ou une maison d'enseignement.

Il est à noter qu'environ 600 de nos membres détiennent aussi une catégorie quelconque de permis de transport en commun.

Quoique le mandat et les buts de l'A.T.E.Q. sont de veiller aux intérêts des transporteurs écoliers, les résolutions retenues ont été mûries avec une compréhension générale de tout le système du transport des personnes.

Tous les aspects du Livre Blanc ont été examinés et scrutés. Les commentaires qui suivent sont en accord avec les orientations déterminées par l'assemblée générale du 16e Congrès (1979) de l'A.T.E.Q. et inscrites au document de travail intitulé «Document de Réflexion de l'A.T.E.Q. sur les Orientations Futures du Transport Scolaire et le Renouvellement des Contrats en 1980» remis au ministre des Transports en novembre 1979.

Ce mémoire est préparé dans un esprit de conciliation et de franche ouverture à aider le Ministre dans ses intentions de conserver un système de transport scolaire de qualité et au meilleur coût pour la population tout en rentabilisant, au maximum, le service public que nous offrons.

Le Québec s'est doté d'un système de transport des écoliers unique en son genre.

Il est reconnu mondialement comme le plus efficace, le mieux structuré et le plus sécuritaire.

Nous reconnaissons avec le Gouvernement qu'il peut paraître aussi le plus dispendieux de tous. Nous en analyserons les raisons au cours de notre présentation et tenterons de démontrer qu'il est possible de satisfaire les ambitions gouvernementales en matière de budget, tout en répondant efficacement aux aspirations de nos employeurs actuels: les Commissions scolaires, nos usagers et la population en général.

Les transporteurs écoliers du Québec, grâce à la maturité qu'ils ont atteinte en acceptant de complaire aux dispositions réglementaires et, surtout, en se dotant de structures appropriées, entre autre, une Association dynamique non contestataire et collaboratrice, ont répondu aux espérances du gouvernement et des commissions scolaires. Ils espèrent de tout coeur pouvoir continuer à servir humblement dans la réforme proposée.

Inutile d'ennuyer tout le monde avec de longues statistiques sur les genres, moyennes et fréquences d'accidents impliquant des autobus scolaires; ni d'élaborer longtemps sur les résultats merveilleux obtenus des différents mécanismes mis en place depuis sept ans, (autant par le département de la Sécurité routière du ministère des Transports que par les transporteurs eux-mêmes), pour garantir l'aspect «sécurité» du transport scolaire.

Disons simplement que l'an passé, la Régie de l'assurance-automobile du Québec s'est vu obligée de réduire la prime chargée aux autobus scolaires

1.0

Introduction

1.1 Contexte administratif et exécutif

1.2 Dossier sécuritaire

(environ 20%) devant le faible montant d'indemnités payées durant les premières années du régime.

Disons que la partie d'assurance émise par l'entreprise privée pour un autobus scolaire est moins dispendieuse que ne l'est en général, celle d'un véhicule-automobile conventionnel.

Disons que le service des inspections et de vérifications de la R.A.A.Q. n'a relevé que 7% de délinquance sur la flotte québécoise d'autobus scolaires durant l'année 1980-1981. Nous arrivons presque au seuil de la perfection mécanique.

Disons enfin qu'un cahier de normalisation des normes d'inspection, prévention et entretien des autobus scolaires se bâtit actuellement, conjointement avec la R.A.A.Q., l'A.T.E.Q. et la Chaire des Transports de l'Université de Sherbrooke, pour améliorer encore plus le rendement sécuritaire de la flotte québécoise. Ce nouvel outil aidera le transporteur à rentabiliser encore plus les opérations de son entreprise.

Nul doute que la volonté gouvernementale de doter les écoliers du Québec d'un service ultra-sécuritaire connaît des résultats élogieux.

Nous faisons l'envie de toutes les organisations nord-américaines.

C'est avec orgueil que nous rencontrons nos confrères d'ailleurs, et répondons à leurs demandes pour aider à l'amélioration de leurs structures opérationnelles.

Quand, pour au moins la quatrième année consécutive, nous présentons un bilan d'accidents inférieur à 6 par million de milles (environ 3 accidents par million de kilomètres); un bilan de blessés inférieur à 3 par million de passagers et un décès par 100 millions de passagers, sans connaître un seul décès DANS l'autobus durant les cinq dernières années, nous pouvons affirmer que nous avons un service sécuritaire.

Le service le plus sécuritaire au monde, toutes catégories.

Nous n'en avons pas honte.

Et il est du désir sincère de tous les transporteurs de le garder aussi sécuritaire pour chacune des années futures.

Et de prendre un soin très précieux de ces futurs adultes, que nous habitons dès aujourd'hui à connaître le transport en commun.

1.3 Dossier administratif et de gestion

Dans l'intention évincente de contrôler les coûts et aussi de permettre une stabilité dans la qualité du service offert, le gouvernement du Québec a introduit, il y a plusieurs années, la notion des tables de taux et tarifs.

Pour éviter qu'une compétition non avertie n'obtienne des contrats à un prix inférieur au coût réel d'opération, et risque, soit une détérioration de la qualité du service ou même une faillite d'une part, et élimine les possibilités d'obtention de contrats à taux prohibitifs au détriment de la santé financière des deniers publics, d'autre part.

Cette sage décision, conservée avec le Règlement 11, a donné les résultats escomptés.

—Nous n'avons déploré aucune faillite reliée directement au prix de contrat payé, depuis 1974.

Note: (Les statistiques révéleront une vingtaine de faillites impliquant un transporteur scolaire depuis 7 ans. Aucune d'entre elles n'est le résultat direct du prix payé pour les contrats de transport scolaire.)

—Aucun transporteur n'a pu prendre le contrôle d'une quantité importante de contrats.

Le Règlement 11 fut adopté avec l'esprit de conserver à chaque région un transport à caractère régional.

Huit années plus tard, avec près de 75% des transporteurs actuels opérant moins de 10 contrats et 317 ne possédant qu'un seul circuit de transport scolaire, le but du règlement fut atteint.

Le transport scolaire s'effectue par des entrepreneurs locaux, avec des employés du milieu et fait partie intégrante des populations qu'il dessert.

C'est une caractéristique du transport scolaire québécois quasi inconnue ailleurs au Canada ou aux États-Unis. A ces autres endroits, il est fréquent de retrouver quelques géants contrôlant une majorité appréciable des services de transport scolaire sur un territoire provincial ou d'état.

A cause d'un manque de rigidité quant au système d'attribution et de négociation, il serait dommage pour le Québec de perdre cette qualité importante d'avoir un service à la population fourni par quelqu'un du milieu même où il est donné.

Il serait encore plus dommage si un guide important comme les tables de taux et tarifs était éliminé. La qualité même du service diminuerait, soit parce qu'il n'y aurait plus de stabilité chez les entrepreneurs, soit parce que ceux-ci, pour éviter la faillite, se verraient contraints, face à un contrat mal payé, de recourir à certaines tactiques propres à diminuer les coûts d'opération, au détriment de la gestion générale de l'entreprise, et de la sécurité des écoliers.

Le Livre Blanc rappelle brièvement l'histoire de l'évolution du transport scolaire et des circonstances ayant amené le transfert de juridiction, pour l'administration de ce service, du ministère de l'Éducation à celui du Transport.

La Commission d'enquête sur le transport scolaire, d'où est résulté le célèbre Rapport Lachapelle, a peut-être été une conséquence directe de l'accident de Dorion. Mais ses résultats ne se sont pas confinés à démontrer certains problèmes concernant les voies ferrées.

Ce rapport a démontré l'impossibilité d'atteindre un maximum d'efficacité dans les domaines de gestion, d'administration et de sécurité, sans avoir une mainmise générale et un contrôle serré, exercé par le niveau gouvernemental, sur toute la structure du transport scolaire.

Le gouvernement a reconnu que la gestion devait être centralisée et l'administration régionalisée.

C'est pourquoi il a greffé le Règlement 11 à la Loi des Transports.

Ce règlement n'a jamais été parfait (les 23 amendements apportés à l'original sont éloquentes à ce sujet) et tout le monde en convient. Les transporteurs les premiers.

L'évolution peut en faire ressortir, et même ressentir les lourdeurs; de ça aussi, tout le monde en convient.

De là à prétendre qu'il est inutile et qu'il serait impossible de l'adapter à la réalité moderne, il y a une marge que nous ne pouvons franchir. Et quiconque le ferait, étalerait une ignorance malheureuse de la complexe évolution de cette industrie.

Le Livre Blanc reconnaît d'ailleurs l'obligation d'avoir une certaine réglementation. Hélas! nous ressortons de l'imprécision du texte, qu'il semble suggérer d'en garder les contraintes aux transporteurs et d'en éliminer les avantages.

1.4 Le Règlement 11

Une telle réalisation pourrait risquer de causer l'anarchie dans le système quand même bien rodé que nous connaissons.

A ce stage, il sera utile que nous examinions plus attentivement certaines de ses facettes.

Nous allons regarder quatre divisions. Elles sont:

- Normes de construction et d'entretien;
- Normes d'attribution des contrats et d'utilisation;
- Normes de taux et tarifs;
- Normes de subventions.

1.4.1 Normes de construction et d'entretien

La réforme suggérée laisse connaître l'intention du gouvernement de conserver un contrôle centralisé, sous la gouverne du Ministre des Transports, en ce qui concerne les normes de construction d'entretien et d'utilisation de la flotte scolaire.

Nous ne pouvons qu'être d'accord avec cette position.

Il est important de ne pas laisser à des mains inexpérimentées le fardeau d'étudier et d'imposer les normes applicables à la construction des autobus ou d'en superviser l'entretien et les inspections.

Par le passé, certaines organisations locales ou régionales ont tenté d'improviser des critères d'inspection et même d'implanter des mécanismes de vérification.

Nous ne mettons pas en doute les intentions souvent louables de telles démarches, ni qu'en certaines circonstances, elles n'ont eu des résultats positifs, mais une multiplication des niveaux de surveillance, en plus d'amener un climat difficile pour tout le monde, impose des contraintes financières non prévues aux transporteurs, et empêche une planification rationnelle.

Avec une surveillance expérimentée de la part du ministère des Transports, nous sommes tranquilles quant à la continuité et la stabilité de cet aspect du service.

Les élèves transportés et la population en général pourront continuer à compter sur un équipement de bonne qualité et hautement sécuritaire.

1.4.2 Attribution des contrats et d'utilisation

Le présent règlement décrit toutes les règles nécessaires à une juste et équitable gestion des appels d'offres publics si une commission scolaire devait recourir à cette disposition.

Ce système est passablement souple et permet un réajustement selon les circonstances si le besoin s'en fait sentir.

Il donne la responsabilité aux commissions scolaires de préparer les devis d'utilisation, les cahiers de charge et les limites d'appels d'offres. Cette dernière octroie et signe les contrats.

La commission scolaire ne peut refuser une soumission si celle-ci répond aux normes établies et elle peut, à son gré et selon certaines limites, conserver l'entrepreneur déjà en place surtout si celui-ci a toujours donné satisfaction.

Les règles du jeu actuelles permettent une liberté d'action aux commissions scolaires tout en évitant au maximum, les tentations humaines de marchandage et de favoritisme.

Elles conservent une petite protection à l'ancien entrepreneur, ou du moins elles conservaient, car, depuis l'arrivée de l'amendement W au Règlement 11, on oblige l'acceptation du plus bas soumissionnaire en autant qu'il respecte les normes décrites au devis.

Si l'on combine cette nouveauté à la non obligation pour le soumissionnaire d'être possesseur d'un nombre de véhicules égal au nombre de contrats soumissionnés en autant que celui-ci est inférieur à 11, nous constatons rapidement que l'entièreté des contrats peut changer de main, et se diriger vers de nouveaux arrivants advenant une demande générale de soumission.

Nous croyons donc qu'il y aurait avantage à retenir l'ancienne formule à ce sujet s'il y avait lieu de continuer la gestion générale du transport scolaire par le biais de dispositions semblables à celle du Règlement 11 concernant les soumissions.

Il ne saurait y avoir de stabilité d'entreprise, ni de sécurité physique ou financière, si un entrepreneur vivait dans la crainte continuelle de tout perdre pour une malheureuse soumission d'un dollar trop cher.

Pensons toujours que l'industrie du transport scolaire n'est pas recyclable, ni capable d'affronter rapidement d'autres ouvertures de marchés advenant une perte de contrat.

La concurrence doit être souhaitable au niveau de l'entreprise privée. Mais dans le transport scolaire, on doit lui conserver un caractère protectionniste à cause de sa personnalité spéciale, qui ne permet pas à un entrepreneur de s'équiper pour attendre, comme cela peut exister dans d'autres champs d'activités.

Le Règlement 11 inclut une table de taux et tarifs. Elle est aujourd'hui bien adaptée à la réalité des coûts d'opérations.

Cela ne veut pas dire que les taux payés actuellement à chaque transporteur sont corrects. Loin de nous d'affirmer une telle chose.

Dès avant 1974, l'A.T.E.Q. faisait des représentations à ce sujet.

Ses mémoires renfermant des suggestions qui, si elles avaient été retenues à ce moment, peut-être aurions-nous, aujourd'hui, un coût de transport moindre; et peut-être ne parlerions-nous pas de réforme majeure dans ce secteur d'activité.

A maintes reprises par après, et non seulement de la part de l'A.T.E.Q., mais même du ministère des Transports, avons-nous entendu l'affirmation à l'effet que certains transporteurs étaient trop payés par rapport à leurs coûts d'opérations, pendant qu'une autre partie de l'entreprise se voyait aux prises avec des compressions budgétaires difficiles.

Pendant que le total de la facture dépassait toujours les prévisions réalistes des économistes.

L'A.T.E.Q. a toujours affirmé que la table de taux et tarifs était nécessaire et qu'elle était presque correcte. Dans le document d'orientation déposé en 1979, nous avons préconisé certaines améliorations qui amèneraient son application à un niveau de réalité beaucoup mieux adapté aux besoins actuels.

Il ne s'agit pas d'éliminer la table de taux et tarifs et encore moins les modalités d'indexations (qui pourraient être négatives un jour) mais de l'améliorer en toute connaissance des expériences déjà vécues.

Le Règlement 11 contient aussi des provisions pour la révision particulière du prix d'un contrat, advenant une modification majeure obligeant une

1.4.3 Normes de Taux et Tarifs

augmentation importante des coûts d'opérations d'un transporteur au niveau de la masse salariale des chauffeurs de l'entreprise.

Sans cette disposition, nous aurions assisté à de réelles faillites dans le domaine du transport scolaire. Le législateur a certes été prévoyant dans sa décision de permettre une telle révision du prix soumissionné.

Il a été encore prévoyant quand il a transféré la responsabilité de la décision à la Commission des Transports: un tiers arbitre sans attache émotive ou administrative avec les parties impliquées.

Cette situation ne peut que garantir l'équité dans les décisions et une surveillance adéquate de la dépense des deniers publics.

La nouvelle réforme proposée ne pourra ignorer l'installation de barèmes et critères pour en assurer sa bonne marche. Elle prévoiera aussi la présence d'un meneur de jeu qui verra au bon déroulement de toutes les mesures mises en place. Il faudrait découvrir une utilisation rationnelle de ce que nous connaissons déjà, et qui fonctionne très bien, plutôt que de tenter une aventure périlleuse avec de nouveaux trucs non éprouvés et pleins d'inconnus.

D'ores et déjà, l'A.T.E.Q. continue de supporter le principe de la table de taux et tarifs.

Elle est unique et prouve l'avant-gardisme du Québec au niveau de la technologie de gestion.

La table de Taux et Tarifs est un fleuron qu'il faut conserver. Améliorons-la au point de répondre correctement aux aspirations de tous et chacun; faisons de cette table, le véritable instrument qui réponde au désir gouvernemental et à celui des transporteurs, de freiner la croissance des coûts.

1.4.4 Normes de subvention

Il est facile de constater à la lecture du Livre Blanc, que, malgré toutes les précautions précises au niveau réglementaire pour établir des normes rigides et amener les administrateurs locaux à rationaliser leurs opérations; malgré les directives et instructions du ministère des Transports pour obtenir une collaboration dans l'établissement de devis et autres structures de transport scolaire, les décisions politiques locales ou régionales de transport scolaire, semblent avoir souvent donné l'impression que personne n'avait à se soucier des conséquences monétaires.

Le mot d'ordre nous a souvent semblé être: «Est-ce qu'on le subventionne? Oui! alors faisons-le.»

Le Gouvernement en général et le ministère des Transports dans le cas particulier du transport scolaire nous laissent croire qu'ils n'auraient pas été favorisés d'une collaboration effective pour l'aider dans ses compressions budgétaires.

Les transporteurs scolaires et l'A.T.E.Q. n'ont pas à se soucier de cet aspect du règlement. Peu importe les relations entre nos co-contractants et le ministère des Transports, en autant que le contrat et les normes de taux et tarifs sont respectés nous n'avons pas à nous immiscer dans les manœuvres d'opération de nos utilisateurs.

Pourtant, et malgré cela, les transporteurs ont été invités à s'en préoccuper. Ils n'ont pas reculé devant cet appel du Ministre des Transports:

—Malgré des irrespects flagrants de certaines des clauses du règlement ou du contrat, aucune nouvelle procédure judiciaire ne fut inscrite depuis le 15 novembre 1976 (les exceptions furent des cas acceptés après consultation avec nos partenaires, on complétait des dossiers déjà ouverts).

—Malgré une victoire des transporteurs en Cour Suprême sur l'interprétation de l'article 35, nous avons accepté un règlement hors cour, hautement favorable au gouvernement.

—Malgré une législation en faveur des transporteurs, nous avons accepté de ne pas nous opposer à des demandes de non renouvellement devant la C.T.Q. sur la base d'une diminution des élèves.

—Nous avons établi très souvent et conjointement avec le ministère des Transports par le biais du Comité ATEQ-MTQ, des méthodes comptables du calcul des ajustements de toute clause nébuleuse ou portant à confusion.

—Malgré les conclusions contraires du rapport de nos économistes, nous avons accepté, sans contestation, les faibles taux d'indexation imposés par les amendements annuels du règlement 11.

—Par le biais de l'A.T.E.Q., et pour contrer les effets du paragraphe précédent, les transporteurs ont tous baissé leurs coûts d'opération en maîtrisant:

—Le cautionnement d'exécution

—L'assurance véhicule

—L'assurance collective des employés

—Les outils de gestion administratifs

et contribué par le fait même à diminuer l'accroissement des coûts de transports pour le Gouvernement.

—Nous avons accepté de déposer nos états financiers sans protester ni contester même si les règles étaient modifiées en cours de partie.

La philosophie de l'A.T.E.Q. a toujours été de collaborer étroitement et franchement avec les autorités gouvernementales et nos commissions scolaires.

Dans cet esprit, plusieurs, sinon tous les transporteurs, ont suggéré des méthodes d'organisations pour aider à diminuer les coûts.

Nous ne nions pas qu'il y ait eu des abus.

En fait, nous disons qu'il y a eu des abus! Trop d'abus peut-être dans certains cas. De la part de certains transporteurs comme de certaines commissions scolaires conciliantes ou désintéressées.

Nous comprenons l'intention du gouvernement de vouloir démissionner devant cette lutte apparemment perdue d'avance de vouloir rationaliser l'utilisation des véhicules, et par le fait même stabiliser les coûts.

Cette décision d'installer une enveloppe budgétaire fermée est probablement une réponse à ces questions souvent posées sur l'incapacité apparente de diminuer le coût global du transport scolaire; et nous ne pouvons qu'appuyer le Ministre des Transports dans cette nouvelle vision des normes de subvention.

Selon les dispositions du Livre Blanc, cette méthode ralentira l'augmentation de ses déboursés pour le transport scolaire.

De toute évidence, nous affrontons un dilemme peu facile à résoudre à première vue.

Nous aurons quand même à découvrir des solutions acceptables à toutes les parties.

Il faut parvenir à atteindre ces objectifs fondamentaux de la réduction de la croissance des coûts d'une part, et de la protection de l'entrepreneur en place d'autre part, tout en conservant les droits et privilèges des Commissions scolaires, afin d'implanter dans l'harmonie, cette complexe réforme suggérée.

L'A.T.E.Q. est tout à fait confiante d'en arriver, en concertation avec les autres parties il va sans dire, à cerner le «modus operandi» acceptable pour instaurer le plus vite possible la nouvelle gestion proposée.

1.5 Les soumissions de 1974

Le Livre Blanc transpire de la crainte du Ministre des Transports de revoir le supposé spectre des soumissions de 1974 alors que «le coût (du régime de 1974) a largement dépassé les prévisions qui avaient été faites» (réf.: Livre Blanc page 4, 3e paragraphe).

Si le Ministre des Transports avait écouté les recommandations de l'A.T.E.Q. dans ses mémoires de l'époque, le résultat qui a suivi la demande de soumissions n'aurait probablement pas été le même.

Si le Ministre des Transports avait suivi les recommandations de l'A.T.E.Q., dans ses mémoires présentés, en 1975 et 1976, peut-être le problème aurait pu être résolu.

Mais le gouvernement du temps n'était pas le gouvernement d'aujourd'hui. Et l'A.T.E.Q. du temps n'était pas l'A.T.E.Q. d'aujourd'hui. Les Commissions scolaires non plus n'étaient pas celles d'aujourd'hui.

Peut-être pouvons-nous dire maintenant, que l'ensemble des citoyens peut avoir payé un prix apparemment élevé, à cause de conflits et de non compréhension de part et d'autre.

Il y avait trop d'inconnus et d'incertitudes en 1974 pour que les transporteurs ne prennent toutes les mesures possibles de protection contre le futur.

La table de taux et tarifs du temps ne concordait pas avec la réalité; plusieurs erreurs d'écritures ont été relevées au règlement; et d'autres circonstances ont amené chacun des transporteurs à se prémunir contre le vide et le vague.

Peu importe où nous pourrions placer les blâmes, il est aujourd'hui trop tard.

Nous devons oublier les conséquences du passé. Mais pas l'expérience vécue.

Elle est beaucoup trop précieuse pour ne pas en profiter aujourd'hui qu'enfin, le Ministre des Transports semble vouloir «mettre de l'ordre dans la maison».

Avec l'obligation du dépôt d'états financiers annuellement pour les transporteurs, la situation de 1974 est complètement disparue.

Avec l'arrivée d'un cahier de normalisation comptable des transporteurs scolaires en 1978, le contrôle de l'uniformité des données est de beaucoup facilité. Ce cahier et son application ont d'ailleurs été expliqués et installés conjointement par le ministère des Transports et l'A.T.E.Q. Ils commencent à donner des résultats valables. Il faudrait s'en servir.

A cause justement des dispositions réglementaires, le gouvernement a forcé la création d'un millier de nouveaux gestionnaires québécois «pure laine», sans bâtir des options nouvelles aux écoles, ni déboursier des sommes astronomiques pour éduquer ces «bons gars» devenus hommes d'affaires un peu par le hasard des choses.

Nous sommes reconnaissants aujourd'hui de cette circonstance ayant obligé le monde du transport scolaire à apprendre l'administration et à gérer efficacement les argents reçus. Cette expérience pourrait servir dans d'autres secteurs de l'économie avec des résultats aussi tangibles.

Ne détruisons pas cette expertise nouvelle par une réforme rejetant ce qui existe aujourd'hui.

Servons-nous plutôt des instruments déjà en place pour atteindre les objectifs définis et souhaités par le gouvernement.

Faisons le tri entre l'ivraie et le bon grain au plus grand profit de tous.

Au fil des ans, et comme conséquence de la révolution tranquille des années soixante, le transport scolaire est devenu un service essentiel.

Il permet à nos futures élites, ce patrimoine précieux, de se déplacer vers ces centres de l'instruction où se diffusent les sciences du savoir.

Comme pour les structures de l'éducation, il est primordial de conserver un système de transport scolaire stable. Et surtout sécuritaire.

Le règlement 11, malgré ses défauts passés et ses difficultés d'application fut quand même l'instrument qui a permis d'atteindre cette perfection qui place notre industrie du transport scolaire, à l'avant-garde (et même à bonne distance) de tous les autres systèmes connus.

Il a fait ses preuves ce règlement 11 que nous avons bâti tous ensemble à coup d'expérience et d'ajustements depuis 8 ans.

Nous connaissons ses faiblesses et ses failles.

S'il ne répond plus aux attentes de l'évolution, modifions-le, modelons-le, arrangeons-le à notre goût. Mais ne le rejetons pas du revers de la main comme un vil torchon qu'il n'est pas.

N'éliminons pas non plus, ces transporteurs de l'entreprise privée qui se sont moulés depuis des années dans ce carcan de la spécialisation d'un domaine particulier, très sensible à l'émotivité collective.

Inutile de se camoufler derrière le paravent de concurrence artificielle, pour tenter de jouer les vertueux démocrates.

Certains domaines doivent être protégés contre les aventuriers sans scrupules. La sécurité et la protection du public doivent être primordiales en certaines circonstances.

C'est le cas du transport scolaire à notre avis.

Nous ne pouvons que répéter nos conseils de prudence face aux changements que certains «régisseurs de problèmes» non avertis pourraient soumettre ou souhaiter.

C'est le temps d'un coup de barre, et nous sommes prêts.

Mais nous voulons être de ceux qui seront dans la barque.

Nous avons travaillé trop fort pour accepter autre chose.

1.6 Conclusion

De ce que nous retenons du Livre Blanc sur la réforme du transport des écoliers au Québec, c'est la volonté ferme du Ministère des Transports d'atteindre des objectifs majeurs, précis. Ils se résument comme suit:

- Maintenir un service de qualité
- Ralentir l'augmentation des coûts du transport scolaire
- Rendre plus accessible cette importante flotte de 8,285 autobus scolaires pour les québécois.

Les autres recommandations retrouvées sont:

- Transfert total aux commissions scolaires «désignées» de la gestion du transport scolaire et des personnes.
- Opération avec budget fermé-transférable.
- Conserver l'entreprise privée actuellement en service, si possible.
- Préserver les privilèges des détenteurs de permis de transport en commun.
- Gestion du budget global par le Ministère des Transports.
- Contrôle de la qualité physique par le Ministère des Transports.
- Elimination des contrats uniformes.

Le Livre Blanc nous livre un intéressant rappel historique, pour conclure, dans l'évolution de l'industrie du transport scolaire, que le Québec possède le meilleur système de transport scolaire au monde, et qu'il est en même temps le plus dispendieux de tous.

L'A.T.E.Q. s'accorde avec les objectifs fondamentaux du Livre Blanc et souhaite avec le Ministre, son application dans les meilleurs délais et avec le moins de soubresauts possibles pour tout le monde.

Nous croyons possible d'en arriver à des accords sur les modalités, et permettre à tout le monde de vivre en harmonie, tout en conservant le meilleur transport scolaire au monde, à un coût satisfaisant, tout en étant moins élevé qu'actuellement.

Nous avons déjà démontré le haut degré de qualité atteint par la flotte scolaire du Québec.

Qualité de service direct aux écoliers.

Qualité de la réponse aux demandes de nos employeurs.

Qualité de l'équipement utilisé.

Qualité du personnel-chauffeur et d'entretien.

Qualité de notre gestion et de notre administration.

Qualité dans nos relations avec le Gouvernement, les Commissions scolaires et les utilisateurs.

Le Livre Blanc ne se gêne pas pour rendre hommage à la qualité des transporteurs en place depuis de nombreuses années; et nous en sommes fiers.

Cette qualité fut atteinte à force d'efforts combinés par toutes les parties impliquées.

Elle a pu se bâtir uniquement parce que nous avons toujours connu les règles du jeu et que nous les avons respectées.

2.0

Problématique

2.1 Service de qualité

«Tant qu'il y aura des hommes, nous aurons de l'hommerie», clame le dicton populaire.

Nous admettons facilement que nos transporteurs sont des hommes et que si personne ne les surveillait nous ne prétendrions peut-être pas à la qualité actuelle de la flotte scolaire.

Nous ne voudrions pas redevenir ce que le transport scolaire était avant 1966 quand peu ou pas de règles existaient et que chaque contrat était rédigé à la «va comme ça peut» par les entités locales et les administrateurs élus, plein de bonne volonté mais mal préparés, des commissions scolaires du temps.

S'il n'y a pas de contrôle uniforme, imposé par loi ou règlement, «l'hommerie» reprendra le dessus tranquillement et le jeu de la balance ramènera la qualité actuelle, au niveau de celle que nous avons déjà connue et que nous retrouvons encore dans quelques provinces canadiennes et dans plusieurs états américains.

Contrôles des vérifications et inspections.

Contrôles du choix des entrepreneurs.

Contrôles sur l'administration générale des deniers publics.

Les contrôles doivent non seulement être uniformes mais gérés par un organisme avec l'autorité nécessaire pour en surveiller les applications.

Actuellement, c'est au Ministère des Transports qu'incombe cette responsabilité.

Le Livre Blanc nous laisse entrevoir que le Ministère des Transports désire encore être le régulateur général, mais nous sentons qu'il perd des forces dans ses capacités. Si le Livre Blanc devenait loi, le Ministère des Transports ne conserverait que le rôle de chien de garde sur la qualité physique de la flotte, rien de plus.

Et ce serait dommage, car, sans contrôle des autres secteurs de qualité, il perdrait toute possibilité de pouvoir satisfaire les exigences de sa tâche.

Si nous vivons des changements massifs dans le choix des entrepreneurs, soit par abandon, faillite ou décision administrative des commissions scolaires, nous voyons mal comment le Ministre pourrait tenir trace des exécutants et voir à établir un système peu coûteux d'inspection comme nous sommes en voie d'instaurer avec la Régie d'Assurance Automobile du Québec.

Nous craignons qu'en abandonnant ses barèmes de contrôles de la qualité, le gouvernement se retrouve un jour ou l'autre devant un accident de Dorion, un autre rapport Lachapelle et une autre obligation d'instaurer un règlement 11, pour remettre de l'ordre dans l'anarchie.

S'ils apparaissent insatisfaisants, les contrôles actuels peuvent subir des améliorations. Nous en convenons et sommes prêts à soumettre des recommandations.

L'A.T.E.Q. est convaincue de la nécessité d'entreprendre la nouvelle réforme sur les bases, et non les ruines du règlement 11.

De cette manière seulement aurons-nous, avec les Québécoises et Québécois, l'assurance d'une stabilité capable d'assurer le meilleur et le plus adopté des services de transport en commun.

Ne balayons surtout pas du revers de la main, un système qui a fait ses preuves.

Nous avons la qualité.

Faisons tout pour la conserver.

2.2 Ralentir l'augmentation des coûts

En tant que citoyens ordinaires et payeurs de taxes, aucun transporteur scolaire ne peut s'élever contre ce désir du gouvernement de ralentir la croissance des coûts.

Dans tous les domaines, y compris le transport scolaire.

Nous sommes donc de tout coeur avec le gouvernement et l'épaulerons avec toutes nos énergies afin qu'il réussisse.

Pas au détriment de la santé financière des entreprises si possible, et encore moins en grignotant sur la qualité du service donné à nos enfants et aux autres personnes que nous serions appelés à transporter.

Nous avons toujours affirmé qu'il était mieux d'opérer cinq véhicules rentables que dix, non rentables.

Et nous ne changeons pas d'idée.

Si nous faisons une analyse serrée des causes ayant contribué à la hausse des coûts de transport scolaire depuis quelques années, nous distribuerions des blâmes de gauche à droite, sans épargner personne.

Nous ne réussirons qu'à aigrir tout le monde sans nécessairement découvrir des solutions acceptables et surtout applicables.

Si le gouvernement a la volonté ferme d'adopter tous les moyens à sa disposition, nous pourrions ramener le prix du transport scolaire au niveau désiré sans en amoindrir la qualité.

En se servant de l'expérience actuelle et de l'expertise en place.

N'oublions pas que le système de gestion proposé indique clairement que le Ministère des Transports, lui, se garantit une limitation de sa croissance des coûts.

Cela ne veut pas dire que le transport scolaire coûtera moins cher aux citoyens.

Avec la formule proposée, les Commissions scolaires recevront une somme d'argent pré-déterminée avec laquelle elles pourront faire n'importe quoi, y compris du transport scolaire.

Si la population l'exige, et les politiciens savent comment une population peut être exigeante, surtout si elle apprend que les élus locaux sont seuls maîtres des décisions, les services deviendront beaucoup plus dispendieux.

Et la facture sera refilée aux payeurs de taxes locaux.

Cette situation pourrait s'avérer tragique pour plusieurs régions de notre province, si les élus locaux n'avaient pas la compétence ou la volonté de conserver un contrôle de gestion adapté à la capacité de payer des citoyens.

Voulant plaire à tout le monde et à son père, sans oublier les amis reconnaissants, nous pourrions faire face à une facture beaucoup plus importante que les pires prévisions n'osaient envisager.

Ce qui pourrait s'avérer désastreux pour l'ensemble de la situation fiscale des citoyens.

Nous croyons qu'il est du devoir du gouvernement de s'assurer que la croissance des coûts soit ralentie à tous les niveaux: les siens comme ceux des localités et des régions.

C'est une obligation sociale et démocratique que personne ne peut ignorer.

Il y a vingt ans, tout était décentralisé.

Le gouvernement a tout rapatrié et il exprime maintenant le désir de remettre les charges et les problèmes aux localités.

C'est un vœu louable mais irréalisable sans préparation adéquate pour ceux et celles qui se verront confrontés à ces réalités nouvelles pour eux.

Les gens ont été formés à vivre sous un régime unique et central. On les y a même obligés.

La jeune génération n'a même jamais connu autre chose.

Il est utopique de croire qu'il n'y aura pas de révolution anarchique si, sans préparation, les niveaux administratifs locaux se voyaient confrontés soudainement avec l'obligation de composer, sans règlement, avec l'organisation du transport des personnes, sur un territoire conçu en fonction des besoins de l'éducation des enfants.

Plusieurs de ces découpages géographiques pourraient s'avérer fantaisistes lorsque viendra le temps d'organiser une structure de transport d'adultes dans ces limites.

Nous comprenons bien les intentions du Ministre et ne pouvons que l'encourager dans cette voie.

Mais nous lui suggérons la prudence. Nous émettons le vœu que les transferts de responsabilité se fassent graduellement. Afin d'éviter des heurts et des bouleversements qui pourraient être préjudiciables à la sécurité élémentaire de notre cargaison, la plus précieuse de toutes: nos enfants.

2.3 Utilisation maximale des véhicules

L'A.T.E.Q. ne peut que se réjouir de cette ouverture réaliste exprimée par le Ministre à l'intérieur du Livre Blanc.

Avant 1974, les transporteurs scolaires avaient l'autorisation légale d'effectuer des voyages à charte-partie en autant que ceux-ci étaient sanctionnés par les Commissions scolaires.

La flotte scolaire était donc disponible, en principe, pour toute la population.

L'ère de l'abondance, la facilité pour la population de se véhiculer par automobile et l'obligation de restreindre les voyages de groupe aux détenteurs de permis de transport en commun afin de les aider à survivre, ont amené l'exclusivité dans l'utilisation des autobus scolaires.

Les politiques annoncées à ce sujet ne peuvent que réjouir tout le monde. Ceci permettra à plusieurs secteurs de la population de profiter d'un transport facile, disponible et peu coûteux.

Du moins, nous l'espérons.

Car, sans revenir sur nos commentaires antérieurs, nous douterions de la possibilité de desservir adéquatement la population, s'il n'y a pas de stabilité au niveau des entreprises.

Nous sommes confiants de trouver les solutions voulues pour qu'enfin, toute la population retrouve la possibilité d'un service acceptable et adapté de transport en groupe.

En ce qui concerne le transport en commun, nous réitérons notre ferme désir de servir comme complément aux structures existantes et même de service d'appoint si le besoin se fait sentir.

Dans la réforme globale du système du transport scolaire, nous convenons que le Ministre conserve certains des privilèges des détenteurs de permis de transport en commun en dehors des Commissions de Transport ou des Corporations municipales ou intermunicipales.

Nous avons trouvé bizarre que l'on ne protège pas le transporteur scolaire que l'on qualifie d'excellent tout en conservant précieusement plusieurs tran-

sporteurs en commun locaux souvent décriés comme incapables de fournir un service acceptable. C'est l'exception. Heureusement!

Mais comme nous demandons la reconnaissance et la protection du transporteur scolaire déjà en place, nous reconnaissons aussi le droit au détenteur de permis à le conserver.

Il faudrait toutefois prévoir des mécanismes pour permettre à la société de se débarrasser d'un entrepreneur inacceptable si jamais le cas se présente. Et peu importe la catégorie dans laquelle évolue cet opérateur.

L'A.T.E.Q. et son assemblée générale a déjà soumis une suggestion (réf: document d'orientation, octobre 1979), mais nous sommes conscients qu'il peut y en avoir d'autres et certainement des meilleurs.

Nous sommes toujours disposés à participer à la recherche de solutions acceptables pour toutes les parties et même, de collaborer à sa mise en place et à son fonctionnement.

Nous réitérons notre avis à l'effet qu'il est important d'établir des règles précises de sélection quand viendra le temps, pour une commission scolaire, de vouloir se débarrasser d'un détenteur de contrat.

La même chose s'appliquera pour une municipalité insatisfaite des services d'un détenteur de permis de transport en commun.

Les transporteurs de personnes ne peuvent être associés avec aucune autre catégorie de routier.

Nous véhiculons des enfants et des adultes.

Pas de boîtes de carton, ni de la gravelle.

L'entrepreneur ayant accepté la lourde responsabilité de servir une population, étudiante ou adulte, doit investir considérablement non seulement sur les équipements mais aussi dans son personnel pour l'amener à une mentalité propre à servir adéquatement.

Bâtir une liste de chauffeurs compétents, de mécaniciens consciencieux, demande un effort de longue haleine.

Si les mécaniques établies étaient basées uniquement en regard de l'aspect financier, nous craindrions fortement un relâchement de la qualité.

Ce que personne ne souhaite, nous en sommes convaincus.

2.3.1 Charte-partie

Le Livre Blanc donne certaines indications quant aux critères qui régiront la possibilité d'offrir un service de transport en groupe.

Nous comprenons ainsi que le Ministère des Transports se réserve le droit de gardiennage sur le sujet. Et nous sommes d'accord.

Selon la réforme proposée, les conditions pour accepter l'exécution d'un transport de groupe seraient:

- Être détenteur d'un contrat de transport d'écoliers
- Aucune restriction sur le genre de groupe à desservir.
- Limite du trajet: 200 km aller-retour.
- Le chargement peut se faire de tous points situés à l'intérieur d'un territoire de la commission scolaire où l'opérateur détient un contrat scolaire.

Il est à espérer qu'un règlement viendra éclaircir les points nébuleux et les interrogations qui nous viennent à l'esprit en lisant chacun des énoncés.

Avec un seul contrat scolaire, pourrions-nous acquérir n'importe quelle quantité d'autobus pour faire de la charte-partie?

La limite du trajet de 200 km aller-retour s'applique-t-elle aussi pour les groupes écoliers? La limite est-elle raisonnable pour les régions éloignées?

Pour limiter les territoires d'embarquement avec des frontières artificielles et créer des maux de tête avec les cas limitrophes? Il serait peut-être préférable de songer à la circonférence comme point de repère.

Nous avons déjà recommandé de restreindre les nouvelles possibilités d'utilisation aux seuls autobus scolaires, afin d'éviter la tentation de s'équiper d'autobus trop dispendieux pour l'usage requis.

Mais il ne faudrait pas non plus empêcher l'utilisation de véhicules scolaires modifiés ou semi-urbains (flat nose) si jamais l'entrepreneur décidait d'en faire bénéficier sa clientèle.

Nous croyons qu'il s'agit uniquement de modalités et qu'une réglementation bien pensée empêchera les difficultés d'application.

L'important restera toujours la possibilité pour la population de pouvoir profiter du système de transport scolaire pour ses activités de groupe.

Nous croyons inutile de faire une mise en oeuvre progressive de cette nouvelle ouverture. Les transporteurs scolaires sont prêts immédiatement.

2.3.2 Transport en commun régional d'appoint

Selon les recommandations déjà faites par l'A.T.E.Q. dans son document de réflexion présenté en novembre 1979, les transporteurs écoliers ont reconnu leur entière disponibilité à servir comme transport en commun d'appoint, en autant qu'il y aura de la place dans nos véhicules, et que les devis d'opération soient préparés par le demandeur.

Nous comprenons l'intention du Ministre qui veut amplifier encore plus cet aspect du transport en commun d'appoint en permettant des ententes municipalités/commissions scolaires pour commander selon les besoins ou les désirs, ce genre de service.

Cette perspective nouvelle apporte une interrogation: Qui paiera et combien?

Il ne faut pas perdre de vue que les coûts d'opérations ne sont pas uniquement reliés à des axes simples, genre temps/distance ou parcours/usagers. Plusieurs facteurs peuvent considérablement modifier les éléments de rémunération pré-établis.

La réglementation, ou les directives à ce sujet, seront de première importance car nous comprenons que le Ministre a réellement l'intention de voir s'appliquer une telle mesure. Et surtout, de la voir bien fonctionner, sans risquer, par des manoeuvres compliquées de rédaction de contrat ou de demandes imprécises, un étouffement financier pour le contracteur et une détérioration d'un service souhaité.

C'est pour des cas précis comme celui-là qu'une table de Taux et Tarifs sera absolument nécessaire. Elle devra même être accompagnée de directives précises quant à ses applications et à ses interprétations.

Lorsque le Livre Blanc indique clairement qu'il ne saurait être question d'autoriser l'organisation de ce genre de service à l'intérieur du territoire d'un organisme public de transport en commun, nous le comprenons.

C'est normal d'éviter une concurrence qui pourrait s'avérer déloyale.

Mais nous avons suggéré qu'il serait possible pour le transport scolaire d'agir comme service d'appoint, même à ces organismes, si ceux-ci avaient un

besoin supplémentaire ou irrégulier et qu'ils désiraient éviter l'obligation de faire face à des immobilisations toujours coûteuses.

Dans l'optique déjà exprimée d'une volonté gouvernementale de compresser les budgets, il serait peut-être logique de penser à se servir de la flotte scolaire pour compléter les organismes de transport en commun public, au lieu de les autoriser toujours et encore à augmenter leurs investissements.

En ce qui concerne les titulaires de permis de transport en commun de la Commission des Transports du Québec, nous sommes d'accord pour éviter une concurrence indue de la part des transporteurs scolaires. Mais en autant que ceux-ci donnent ou acceptent de fournir un service adéquat à la population.

La loi 73 avait pour objet de donner des pouvoirs aux municipalités non satisfaites du service de transport en commun desservant leur territoire, pour bâtir une Corporation à la mesure de leurs besoins et désirs.

Les mesures obligeant l'expropriation du détenteur de permis de transport en commun est conforme à l'équité car un transporteur ayant investi sur l'assurance d'un permis, ferait face à de sérieuses difficultés advenant une expulsion pure et simple du territoire qu'il dessert.

Il n'y a pas beaucoup de différence entre un permis de transport en commun et un contrat si l'on regarde uniquement les obligations d'investissements.

Et la législation devra tenir compte de ce facteur lorsque viendra le temps d'établir les règles de sélection au niveau des opérateurs.

Depuis 20 ans, les transporteurs scolaires n'ont jamais connu la sécurité permanente. Ils ont toujours dû s'acclimater aux changements et répondre aux désirs des utilisateurs.

Ils n'ont jamais eu la garantie tacite de pouvoir conserver le privilège de servir. Mais depuis longtemps, nous avons des assurances implicites et c'est en raison de cette relative stabilité que des investissements majeurs furent effectués pour améliorer la flotte scolaire et l'amener vers les sommets qu'on lui reconnaît.

Peut-être serait-il temps d'harmoniser la compréhension de la valeur d'un contrat scolaire, et de songer à l'équilibrer avec le permis de transport en commun.

Surtout avec les ouvertures préconisées pour permettre au transporteur scolaire d'effectuer un transport régional en commun.

En regroupant les données et à la lecture des changements proposés dans la réforme, nous ne pouvons cerner facilement les intentions du gouvernement à ce sujet.

Conserverons-nous les entités actuelles, ou procéderons-nous à un nouveau découpage, toutes les déductions sont permises.

Nous présumons cependant que certaines dispositions seront prises vis-à-vis des organisations protestantes qui couvrent d'immenses territoires et ne sauraient peut-être pas répondre aux espérances du Livre Blanc.

Pensons seulement au phénomène de la charte-partie d'où il sera permis l'embarquement partout à l'intérieur du territoire. Sans modifier notre recommandation sur des frontières basées sur la circonférence plutôt que le territoire, il serait plutôt fantaisiste de permettre à un détenteur de contrat avec un «Protestant Board» de pouvoir couvrir le quart de la province car il aura été un chanceux de transiger avec une telle Corporation.

2.4 Commission scolaire «désignée»

Nous retrouverions la situation inverse en ce qui concerne les Villes de Montréal, Laval, Longueuil et Québec métropolitain où, à cause de la densité de population nous y retrouvons plusieurs commissions scolaires autonomes.

Les recommandations que nous ferons pourront permettre une adaptation continuelle, peu importe le niveau administratif impliqué.

Peut-être le Ministre a-t-il déjà songé à harmoniser les inégalités potentielles à ce sujet, qui tiendront compte des facteurs nouveaux comme les Collèges d'enseignement professionnel, les institutions privées et les commissions scolaires dites «intégrées».

Même si ce problème des commissions scolaires désignées ne nous concerne pas autrement que s'il devient en relation directe avec des conséquences futures qui pourraient nous affecter, nous croyons donc qu'il sera important, au niveau législatif de bien définir la notion de «commission scolaire désignée» afin d'éliminer les possibles imbroglios surtout en regard de l'aspect souhaité d'une utilisation maximum des autobus scolaires sans oublier l'essentiel objectif d'un ralentissement de la croissance des coûts.

2.5 Budget fermé-transférable

Une facette du Livre Blanc apporte une modification majeure à la structure actuelle du régime que nous connaissons depuis au moins 8 ans, elle concerne la façon de procéder, pour le Ministère des Transports, à l'octroi de subventions aux commissions scolaires organisant du transport scolaire sur leur territoire.

Au lieu d'élaborer une procédure complexe et lourde d'examen «par cas» et d'octroi selon la qualité de la présentation, le Ministère livrera une somme globale basée sur différents aspects de la situation qu'il n'est pas de notre ressort d'analyser et encore moins de critiquer.

Cette nouveauté nous semble être une admission, de la part du Gouvernement, qu'il est impossible, sans mesure incitative, concrète, de s'appuyer sur les administrateurs locaux et régionaux pour l'aider à réduire ou du moins limiter la croissance des coûts.

Les transporteurs sont conscients de la procédure vécue actuellement: «Si c'est subventionné, pourquoi se forcer et ne pas en profiter» semble être le moto de plusieurs organisations scolaires.

Pas de toutes, notons-le bien.

Nous sommes assurés de l'excellente collaboration d'un bon nombre d'administrations locales qui ont pris à coeur les intérêts généraux de toutes les parties, sans négliger pour autant la qualité du service offert aux écoliers sous leurs responsabilités.

Telle que présentée, la nouvelle politique semble suggérer qu'à l'avenir, les commissions scolaires pourront faire ou non du transport scolaire.

Ce n'est pas nouveau. La loi de l'Éducation a toujours laissé libres les commissions scolaires de faire du transport scolaire ou non. Mais si elle décidait d'en organiser, elles devaient le faire selon les règles établies par le Ministère des Transports et recevoir des subventions dans la forme et la manière prescrite.

Évidemment que toutes en ont profité. Et la majorité, au maximum.

Ce qui changera, c'est le fait qu'à l'avenir, même si une commission scolaire décidait de ne pas organiser de transport pour ses élèves, elle recevrait quand même des argentés du Ministère des Transports.

Nous laissons le soin aux commissions scolaires d'argumenter sur le sujet.

Cette façon d'opérer ne concerne pas et ne doit pas préoccuper le transporteur, cet homme d'affaires prêt à exécuter un service si quelqu'un le commande.

Si personne n'organise de transport scolaire au Québec, ce sera certes la disparition d'une industrie dynamique, bien rodée et valable économiquement. Tout le monde déplorera ce fait.

Dans ce monde de liberté et de libre entreprise, nous avons l'offre et la demande et les transporteurs acceptent cette réalité.

Par contre, s'il y a demande, l'offre apprécierait beaucoup être payée raisonnablement pour le travail exécuté. Surtout dans le transport scolaire où nous transportons, ne l'oublions jamais, la cargaison la plus précieuse de toutes: nos enfants.

C'est pourquoi nous serions beaucoup plus rassurés si les futures règles du jeu tout en conservant cet élément incitatif à l'épargne dit «budget fermé-transférable», prévoyaient en même temps que si, malgré tout, la commission scolaire décidait d'organiser un transport scolaire, elle devra le faire selon des barèmes pré-déterminés; surtout au niveau de la garantie de contrat et des normes de taux et tarifs.

Tout en préservant, si possible l'excellente organisation actuellement en place et fournie par l'entreprise privée.

A ces seules conditions aurions-nous la structure trilobée parfaite: Quand le Ministère des Transports aura l'assurance d'un contrôle sur le ralentissement de la croissance des coûts; Quand les commissions scolaires seront les maîtres d'oeuvre avec pouvoirs d'organisation et de gestion; et qu'en même temps les transporteurs écoliers expérimentés et déjà équipés continuent de fournir un service de qualité à un prix juste et équitable.

A même les recommandations contenues dans notre document de réflexion de novembre 1979, nous avons exprimé le désir de conserver un genre de coordination calquée sur celle que nous connaissons actuellement dans nos relations avec la commission scolaire.

Nous y retrouvons l'expertise et les capacités d'adaptation à faire face aux changements préconisés.

Prévoyant un changement au niveau des paliers d'autorité, nous avons quand même retenu et admis que le système de régie du transport écolier actuel possédait des qualités indéniables et qu'il pourrait s'avérer hasardeux de l'ignorer.

Le régime proposé nous apparaît reconnaître les qualités de ce département et semble fortement s'appuyer sur ces capacités potentielles pour réussir à instaurer les propositions suggérées.

Evidemment, nous déplorons l'absence de clarté sur les pouvoirs ou les manques de pouvoir dévolus à cette coordination. Nous sommes convaincus que la réglementation à venir nous éclairera à ce propos.

Il ne faudrait surtout pas que les réaménagements suggérés dans la gestion du portefeuille des transports ouvrent la porte à toutes sortes de possibilités de marchandage et même de tripotage de part et d'autre.

L'esprit du Livre Blanc n'est certainement pas de ramener l'organisation du transport scolaire à l'ère du chaos d'avant le Rapport Lachapelle alors que nous vivions à plusieurs endroits du Québec un climat très difficile au niveau de l'octroi des contrats.

2.6 Les «maîtres d'oeuvre»

Les transporteurs ayant vécu cette triste époque, craignent comme la peste un retour en arrière de cette nature. Ils abhorent, avec raison d'ailleurs, ce spectre. Et refusent plus que tout cette perspective peu encourageante que laisse paraître le manque de contrôle préconisé par le Livre Blanc.

Nous croyons possible les ententes de gré à gré entre les transporteurs actuels et les commissions scolaires désignées.

Seulement si nous pouvons compter sur un genre d'arbitrage.

Ce genre de tiers arbitre pouvait être un troisième palier comme un organisme ou un comité ou même le Ministère des Transports.

Ce pouvait être aussi des mesures serrées à la fois incitatives ou coercitives.

Ou une autre façon que l'expérience pourrait nous dicter.

Dans l'élaboration d'une réglementation visant les ententes de gré à gré, il ne faudra surtout jamais oublier les disparités d'organisation et de gestion retrouvées à l'intérieur des 1091 flottes scolaires du Québec.

Un transporteur avec des employés syndiqués ne peut se permettre une négociation sur les mêmes critères qu'un autre contracteur avec peu d'autobus.

Sans règles précises pour la Commission scolaire, le principe de l'entente de gré à gré ne tient pas, et pourrait les placer dans une situation difficile pour concilier un désir légitime de continuer les services d'un transporteur en place et l'espérance de diminuer les coûts.

Avec cette assurance, nous serions satisfaits de la nouvelle gestion proposée ou de tout autre genre de système qui pourra satisfaire les autorités gouvernementales.

Les transporteurs ont des services à offrir, veulent servir, mais souhaitent être traités justement en retour. C'est normal.

2.7 Le contrat et le régime contractuel

Le Livre Blanc suggère trois types distincts de possibilités de services à être requis des transporteurs exécutants.

Il préconise aussi une liberté totale de la part du demandeur de service, d'inscrire les clauses qu'il veut sur le contrat qu'il voudra imposer avec le transporteur.

Ce système peut s'avérer dangereux à l'usage.

Comme il s'agit d'un contrat de service entre deux parties avec implication distante d'une troisième, la bonne foi ne pourra pas toujours s'avérer suffisante pour régler les conflits d'interprétation.

Nous comprenons que, sur ce sujet, nous semblons nous adresser à la mauvaise personne, car le Ministère se dégage de toute responsabilité au niveau contractuel et refile le problème aux commissions scolaires.

Mais nous croyons qu'en tant que surveillant de l'intérêt de l'ordre public, et actuellement endossé de la charge et de la bonne marche de ce domaine, il ne voudra pas imposer un fardeau trop lourd à ses partenaires.

Et tant qu'il admettra avec nous la non-préparation au niveau juridique ou administratif des commissions scolaires à bâtir seules les nouvelles structures suggérées, il acceptera sûrement une surveillance étroite, sinon directe, dans les dialogues qui s'engageront afin d'éviter un possible chaos. Au pire, un arbitraire.

Nous avons actuellement un contrat éprouvé: au sens pratique et légaliste du terme.

Il est connu et beaucoup plus respecté, à l'esprit et à la lettre, par les commissions scolaires surtout depuis que le comité A.T.E.Q.-MTQ en est venu à des ententes sur plusieurs interprétations d'articles qui portaient à confusion auparavant.

Ce contrat de transport exclusif du règlement 11 fut bien bâti et respectait une réalité.

Il fut certes, et souvent, mal interprété; mais l'expérience en a fait comprendre les subtilités. Et aujourd'hui tout le monde s'en accommode et s'organise très bien avec.

Le contrôle complet de ce contrat appartient aux commissions scolaires. Elles l'administrent comme elles le veulent. Elles possèdent des privilèges immenses avec ce contrat et les modalités d'application sont laissées à sa discrétion.

Le rôle du Ministère des Transports, d'après le règlement, se borne à fixer et payer les normes de subvention suite à la gestion de ce contrat.

Avec le temps, les commissions scolaires se sont fiées beaucoup plus au Ministère des Transports pour obtenir des directives et autres interprétations. Elles ont peu à peu délaissé leurs prérogatives.

Avec les années, le processus a pu s'alourdir et amener une situation équivoque quant à la possibilité d'une application plus souple.

Au début du contrat de 1974, toutes les parties cherchaient à découvrir les «vouloir dire» de plusieurs clauses du contrat. Et comme l'esprit ayant conçu l'idée de certains articles a semblé s'estomper avec le temps, il en est résulté des divergences d'opinions assez marquées pour certains des aspects de l'interprétation.

Certaines commissions scolaires ont d'ailleurs gardé une attitude paternaliste vis-à-vis des transporteurs. Elles ont semblé avoir quelques difficultés à s'adapter aux nouveaux modes de gestion instaurés à cette époque.

Ceci s'est reflété dans les relations commissions scolaires/transporteurs au sujet de l'interprétation de certaines clauses. Et l'entrepreneur se croyant lésé dans ses droits n'eut d'autre alternative que de recourir à l'arbitrage des tribunaux.

Il est à noter que très souvent, au cours des années 1974, 1975 et 1976, les transporteurs ont offert leur collaboration pour tenter des approches avec toutes les parties, afin de solutionner élégamment, avec le moins de contraintes possibles, ces problèmes d'applications et d'interprétations du contrat et de certaines clauses du règlement 11.

Des circonstances diverses, sur lesquelles il serait inutile d'élaborer, ont empêché un rapprochement dès le début et causé certains résultats que le gouvernement actuel a trouvé difficile à subir, quand les jugements sont sortis cinq ou six années plus tard.

Nous aimons rappeler que si le climat actuel, préconisé par le gouvernement au pouvoir depuis la fin de 1976, avait prévalu dès 1974, les chances sont grandes, à notre avis, que les problèmes normaux, inhérents à l'instauration de tout nouveau régime auraient pu être résolus avec plus de souplesse et avec moins d'éclats.

Les commissions scolaires ont souvent déploré la supposée rigidité du présent contrat.

Loin de nous l'idée de prétendre qu'il est encore adapté dans toutes ses clauses à la réalité moderne. Il y a toujours place pour une amélioration efficace, et nous sommes prêts à y consentir.

Mais un contrat, quel qu'il soit, doit démontrer une équité pour chacune des parties impliquées. Les obligations ne doivent jamais être unilatérales.

Le contrat actuel nous apparaît comme ayant été juste en général.

Petit exemple: la clause 35 prévoit une compensation à l'entrepreneur si la commission décide d'elle-même de mettre fin à un contrat; en contrepartie, si l'entrepreneur décide de mettre fin au même contrat, il devra verser le montant prévu au cautionnement d'exécution.

Tout nouveau contrat devra nécessairement comporter des clauses d'équilibre. Sinon, nous ferons place à l'arbitraire, ce qui est contraire à la philosophie de notre monde moderne.

2.7.1 Durée du contrat

Nous pouvons comprendre certaines raisons pour lesquelles la nouvelle réforme suggère des contrats soit d'un, deux ou maximum trois ans.

Nous espérons que le Ministre comprendra nos raisons de ne pas être trop enthousiasmés sur la perspective de contrat à durée non-uniforme à moins d'accepter nos autres suggestions concernant les contrôles sur l'adjudication des contrats et les normes de taux et tarifs.

Dans ce cas, nous n'aurions aucune objection à l'octroi de contrat à durée limitée soit à un, deux ou trois ans; en autant que la durée en soit fixée pour tout le monde par règlement.

2.7.2 Transport d'adulte sur base individuelle

Nous reitérons les recommandations formulées au document de réflexion déposé au Ministère des Transports en 1979 sur ce sujet.

Si les règles d'utilisation sont bien définies, pour éviter des éventuels conflits, et que l'aspect social du service à offrir soit établi, nous serons heureux de servir la population adulte qui souffre actuellement d'un manque de transport en commun adéquat dans les secteurs ruraux du Québec.

2.7.3 La garantie d'exécution

Dans l'esprit de ce que nous avons déjà exprimé, nous croyons important, pour assurer une stabilité de service aux usagers, de conserver l'obligation pour l'entrepreneur de fournir des garanties de sa solvabilité et une assurance à la Commission scolaire qu'elle peut compter sur les argentés nécessaires advenant une malheureuse éventualité où le transporteur devait discontinuer son service pour une cause qui lui est imputable.

Cette garantie ne devrait pas excéder les limites actuelles, soit 20% du contrat exécuté. A moins d'une contrepartie acceptable de la part du co-contractant.

A la lumière des diverses législations ouvrières du Québec, il serait important que le nouveau régime reconnaisse les droits fondamentaux des personnes impliquées dans l'exécution des contrats.

Une grève de la part de nos employés, ou un lock-out légal de la part de l'employeur sont des droits reconnus par le Code du Travail, et devraient aussi être acceptés comme parties intégrantes du système proposé par le nouveau régime.

2.8 L'adjudication des contrats

Dès l'abord, nous refusons de commenter cette suggestion fantaisiste de la possibilité de commander l'appel de soumissions publiques et de permettre ensuite à la commission scolaire de procéder à une maquignonnage de mauvais goût.

Une telle solution ouvrirait la porte à un chantage éhonté qui n'a pas sa place dans la société d'aujourd'hui.

Ce serait naïf de croire que les hommes impliqués dans le réseau du transport scolaire ont mûri assez, depuis l'époque d'avant le Rapport Lachapelle, qu'ils se refuseraient ce genre de manoeuvre douteuse.

Plusieurs transporteurs pourraient céder à la tentation. Il en est de même pour plusieurs secteurs de la coordination, nous en sommes convaincus.

Avec les formules suggérées au présent mémoire, nous croyons que cet aspect du Livre Blanc devrait s'estomper de lui-même et que jamais personne ne sentira le besoin de recourir à ce genre de liberté pour être en mesure de conclure des signatures de contrats.

L'entente de gré à gré, régie par des règles strictes, nous apparaît beaucoup plus acceptable. Elle permettra une franche discussion sur la teneur des clauses du contrat, la facture des devis et les implications monétaires que les demandes impliquent.

En général, les transporteurs ont toujours été d'excellents transporteurs avec l'administration locale du transport scolaire. Une négociation ouverte et cordiale aidera les commissions scolaires, non seulement à mieux planifier leurs réseaux de services mais aussi, et probablement, leur permettra de stabiliser les coûts à un niveau acceptable. Peut-être même inférieur à celui que l'on connaît actuellement.

En privilégiant la discussion pour en arriver à des ententes de gré à gré, n'oublions pas les différences au niveau des besoins monétaires pour chacun des transporteurs impliqués.

Un transporteur ayant une masse salariale élevée ne pourra pas concurrencer ses confrères non syndiqués ou structurés en entreprise familiale.

C'est pourquoi, même au niveau de l'entente gré à gré, non seulement les règles du jeu doivent être bien définies mais encore, la possibilité de recourir à un tiers arbitre est absolument essentielle.

Au cas de mésentente au niveau des ententes de gré à gré, même après implication du tiers arbitre, la commission scolaire devrait recourir aux soumissions publiques. Mais selon des règles comme celles que nous connaissons actuellement, afin qu'il y ait justice pour tous les soumissionnaires.

De cette façon, la commission scolaire et les enfants du territoire pourront constamment compter sur un service de haute qualité au meilleur coût possible.

La soumission publique restera, selon nous, une décision de dernier recours car, nous croyons sincèrement qu'une commission scolaire en arrivera à conclure des ententes avec les transporteurs déjà en place si des règles du jeu sont clairement définies. Et si les tentations de favoritisme ou de mise en évidence de certains conflits de personnalité étaient éliminées.

Nous comprenons qu'il peut y avoir des transporteurs indésirables et qu'il pourrait être dans l'intérêt de la commission scolaire de ne plus offrir de contrat de transport scolaire à ce genre d'entreprise.

2.8.1 Choix de l'entrepreneur

C'est toujours malheureux de constater, mais c'est l'évidence même qu'il peut survenir des circonstances où un entrepreneur n'offre plus la qualité qu'on lui avait reconnue dans le passé.

Il est normal pour le demandeur de service, d'avoir la possibilité de ne plus souffrir ce genre de situation.

Une procédure stricte devra être retenue à ce sujet pour éviter des gestes spontanés, basés sur l'émotivité ou l'arbitraire.

Jamais une Commission scolaire ne devrait avoir le droit ni le pouvoir de terminer ses relations avec un entrepreneur sans avoir à justifier ses raisons devant un tiers arbitre.

Et jamais, sans que le transporteur impliqué n'ait la possibilité de faire des représentations de la manière qui sera prescrite.

A ces conditions seulement, éviterons-nous la ruine d'entreprises sur la seule base que quelqu'un de bien placé et d'influent décide de ne plus être d'accord.

A ces conditions seulement, les transporteurs sentiront un peu de stabilité dans leur entreprise et accepteront-ils les investissements nécessaires à offrir un service de qualité.

2.8.2 Protection de l'ancien entrepreneur

Nous avons beaucoup insisté sur la nécessité de conserver, si possible, les entrepreneurs déjà en place pour continuer à offrir le même service de qualité qu'on leur reconnaît.

Le Ministre des Transports souhaite lui-même, dans ses paroles, et au Livre Blanc, que les commissions scolaires continuent d'accorder leurs contrats à ceux qui les ont si bien servis depuis de nombreuses années et souvent difficiles années.

Il faut que la population continue d'être desservie par des hommes d'affaires locaux. Ces gens qu'elle peut rejoindre et à qui elle peut parler.

Ceci n'indique pas que des mesures doivent être prises pour empêcher la concentration d'entreprises. Dans certains cas précis, un tel avènement ne peut qu'être bénéfique pour la population et amener des économies d'échelle qui se reflètent sur le maintien au plus bas niveau des coûts d'opération.

Nous espérons tout simplement éviter, par une trop grande ouverture à la libre concurrence dans l'obtention des contrats, l'arrivée non souhaitée d'entreprises venant d'ailleurs, avec des moyens financiers disproportionnés.

Laissons jouer le marché dans les domaines où la santé et la sécurité des écoliers et adultes ne peuvent être menacés.

Avec le transport scolaire, les aventuriers représentent un risque difficile à concilier avec la volonté ferme d'offrir les meilleurs équipements à notre population.

Une bonne procédure pré-établie, évitera ce genre de surprise non souhaitée et permettra une continuité de l'excellente qualité que tous apprécient depuis des années.

2.8.3 Ecriture du contrat

Au Livre Blanc, la réforme proposée mentionne le souhait qu'il serait préférable, même s'il laisse aux commissions scolaires l'entière liberté de composer une forme de contrat adaptée à leurs besoins spécifiques, de songer à construire et utiliser une forme de contrats standardisé.

Il suggère aussi que le Ministère des Transports pourrait apporter son concours en collaboration avec les commissions scolaires.

Nous trouvons curieux et même un peu décevant, qu'encore une fois, on ignore les capacités d'intelligence de l'autre partie au contrat: le transporteur scolaire.

Un contrat imposé, sous contrôle exclusif d'une des parties signataires ne peut qu'engendrer de nouveaux conflits d'interprétations qui devront nécessairement trouver une solution devant les tribunaux.

Des accords au préalable permettraient probablement d'éviter certains écueils et amoindrir d'autant les situations de mésententes futures.

Nous préconisons le contrat actuel comme base de départ des discussions, si elles pouvaient se réaliser. Mais les transporteurs écoliers sont disposés à entendre toute autre solution. Et de s'en accommoder très certainement.

Trois formes de devis sont suggérés par le Livre Blanc.

Toutes trois sont acceptables.

Nous réitérons notre position à l'effet d'être à l'entière disponibilité de ceux qui désirent utiliser nos services.

Dans la forme qu'ils veulent. Pour les raisons qu'ils voudront. Dans les conditions mentionnées.

En autant que la rémunération soit équitable.

Et que les arrangements soient acceptables.

Nous n'avons pas d'autres commentaires à formuler sur ce sujet.

2.8.4 Les devis

Lorsque le règlement 11 fut publié, tous les transporteurs se sont sentis un peu frustrés quand ils ont constaté l'absence d'un représentant de leur entreprise sur le Comité de Transport que l'on demandait aux Commissions scolaires de former.

C'est un peu normal. Car il pourrait sembler bizarre de compter sur celui qui offre, pour suggérer au demandeur des formules qui, nécessairement, tendraient à l'avantager.

Avec les années, et la conviction qu'à peu près aucune commission scolaire n'a réellement fait fonctionner son comité de transport, cet inconvénient ne nous a pas préoccupé outre mesure.

Aujourd'hui que nous revoyons la composition du Comité qui exclut toujours le transporteur, nous avons des sentiments mitigés.

Nous comprenons que le transporteur n'a pas sa place lorsqu'il s'agit pour ce comité, de prendre une décision purement politique ou administrative. Le régisseur des services du transport, quant à ça, n'a pas plus d'affaire là, dans ces occasions.

Mais nous croyons qu'il en est autrement dans le cas où le comité de transport doit étudier les aspects pratiques de l'organisation du transport des personnes.

Au même titre que le régisseur des services de transport qui a pour rôle de transmettre l'information, un représentant des transporteurs devrait pouvoir jouer le même rôle et contrebalancer les opinions.

2.9 Le Comité Régional de Transport

Mais tous deux ne devraient pas être autorisés à participer aux décisions du comité, car ils sont tous deux impliqués intimement dans la gestion quotidienne du transport et pourraient, de ce fait, présenter un jugement préjudicié.

3.0

Un solutionnaire

Selon la compréhension que nous avons retenue du Livre Blanc et des volontés politiques qui s'en dégagent, nous avons procédé à une vaste consultation, rapide il va sans dire, sur la portée des mandats que nous ont légués les assemblées générales des derniers congrès de l'A.T.E.Q.

Et en conformité avec notre philosophie et les orientations déjà abondamment illustrées à nos divers documents des dernières années, nous avons élaboré une ébauche de solutions qui, nous l'espérons, sauront aider le Ministre à répondre aux trois objectifs majeurs qu'il s'est fixé dans la présentation de la réforme du transport scolaire.

- Maintenir un service de transport scolaire de grande qualité.
- Ralentir l'augmentation des coûts du transport scolaire.
- Rendre plus accessible cette importante flotte de 8.285 autobus scolaires pour les Québécois et les Québécoises.

Les différents commentaires exprimés ont permis de cerner certains aspects du problème, apparemment complexe, de la structure du transport scolaire.

En conformité avec les objectifs des transporteurs déjà en service, combinés aux espérances des commissions scolaires et, éventuellement aux municipalités à desservir, sans oublier la volonté politique déjà exprimée, nous essaierons de présenter notre point de vue!

L'A.T.E.Q. et les transporteurs membres qui la composent, réaffirment leur disponibilité entière et leur désir manifeste d'une conciliation réaliste pour toutes les étapes de l'évolution envisagée.

Nous sommes depuis longtemps conditionnés à une flexibilité nécessaire à l'accomplissement de notre mandat.

Il faut que tout changement souhaité se fasse en douceur afin d'éviter une perturbation du service. Ce qui n'est souhaité par personne surtout les transporteurs.

Nous véhiculons des enfants. Nous ne l'oublions pas. Nous ne l'oublierons jamais.

Et si un jour, les circonstances voulaient que la majorité des transporteurs actuels soit supplantée par de nouveaux arrivants, nous n'exprimons qu'un souhait:

«Que les enfants, notre héritage unique, notre trésor national, n'en souffrent pas».

Par la mesure proposée, le Ministre forcera nécessairement les commissions scolaires à des prises de conscience collectives sur la nécessité d'une planification rationnelle du service de transport des écoliers.

Nous l'avons dit et le répétons. Avec les formules actuelles de subventions, rien n'incitait quiconque à diminuer les coûts dans ce domaine. Et nous pourrions, tous ensemble, relever une multitude de cas et de faits pour illustrer cet avancé.

Par contre, avec la possibilité de transférer, sans contrôle, les surplus de l'opération «transport scolaire» à n'importe quel autre poste de budget, nous ferons face à trois phénomènes précis:

- Une baisse drastique dans le nombre de véhicules en service, du moins lors de la mise en place de la réforme.
- Une utilisation beaucoup plus importante de ces mêmes véhicules.

3.1 Ralentissement de la croissance des coûts

—Une possibilité de rémunération non conforme à un service de qualité.

Et les conséquences sont concordantes:

—Diminution du nombre des transporteurs;

—Ou diminution de la quantité des véhicules utilisés par chacun.

—Diminution de l'aspect sécuritaire.

Si la Commission scolaire choisissait d'éliminer des petits transporteurs pour éviter une contrainte administrative chez ceux des entrepreneurs plus gros et équipés pour entretenir une flotte importante de véhicules, le problème sera de savoir:

—Qui va-t-on éliminer?

—Par quels critères? De quelles manières?

Si la Commission scolaire refuse l'élimination pure et simple d'un ou de plusieurs transporteurs, elle devra diminuer le nombre de véhicules chez ceux qui en ont le plus, jusqu'au moment d'en arriver à une égalité d'envergure sur tout le territoire. Les problèmes se présentent différemment et n'en sont pas moins difficiles:

—La Commission scolaire devra maintenir un personnel important pour répondre à une liste de transporteurs non structurés administrativement.

—La disparition des transporteurs importants qui ne pourront plus supporter les infrastructures mises en place pour répondre aux besoins d'une flotte plus grande que celle qu'on leur dévolue.

—Les usagers devront franchir un dédale compliqué si jamais le besoin de plusieurs véhicules à la fois était nécessaire pour un événement.

3.2 Entente gré à gré, soumission, négociation

D'une ou l'autre des méthodes d'attribution de contrat retenues par les commissions scolaires, nous craignons voir survenir au Québec le phénomène vécu par l'Ontario entre autre, lorsqu'en 1971, le Gouvernement de cette province a décidé de procéder à peu près comme le suggère le Livre Blanc.

On a assisté à une concentration tellement importante des soumissionnaires que plus de la moitié, et même près des trois quart de la flotte s'est retrouvée entre les mains de trois organisations géantes.

Avec la formule suggérée au Québec, alors que l'on ajoute à ce facteur «budget fermé transférable», les éléments «entente gré à gré, soumissions/négociations». Nous assisterons à la plus belle démonstration «d'industrialisme» jamais vu encore en ce beau pays.

L'Ontario avait prévu, à sa législation, une possibilité d'entente gré à gré avec les transporteurs déjà en place, ou des soumissions, si jamais la première solution s'avérait inacceptable.

La réaction des commissions scolaires de cette province ne fut pas différente de celle que nous aurons ici même:

«Pourquoi perdre du temps, pour, à la fin, ne jamais savoir. Allons en soumission tout de suite.»

Ce qui fut fait. Avec le résultat que la presque totalité de la flotte scolaire changea de main et que le phénomène des géants déjà mentionné, est apparu.

Dix ans plus tard, la situation s'est stabilisée. Les contrats accordés sont toujours d'un an à la fois et le principe de l'entente gré à gré s'applique toujours

accompagnée de la possibilité de l'offre à n'importe qui, advenant mésentente entre les deux parties.

On a même gardé le principe de la soumission. Mais les Commissions scolaires de cette province s'en garde bien, car les géants sont toujours présents et ne se gênent pas pour tenter une main mise sur toute la flotte scolaire advenant une occasion de le faire.

Sur papier, la solution de l'Ontario semble agréable.

Vouloir l'appliquer au Québec dans la situation actuelle serait beaucoup plus difficile, sinon très hasardeux.

Nous n'avons pas ce genre de mentalité.

Notre sang latin aurait de la difficulté à s'adapter à ces principes de bons procédés. Surtout après avoir connu et vécu les bienfaits d'une saine et vigoureuse réglementation.

La seule vision de cet élément « négociation ouverte », après le dépôt des soumissions, nous fait frémir devant la multitude d'hypothèses qui peuvent s'envisager.

Il nous reste à espérer qu'il en sera de même pour le Ministre et qu'il saura travailler avec nous pour colmater cette faille du Livre Blanc avant qu'elle ne dégénère en problème aiguë et cause un préjudice sérieux à la quiétude de nos enfants transportés.

Nous reconnaissons le droit à tout demandeur de choisir celui avec qui il fera affaire.

Que ce soit la commission scolaire, la municipalité ou tout simplement un groupe de citoyens désireux d'organiser un transport de charte-partie, chacun doit avoir la possibilité de transiger avec l'homme ou la femme d'affaires de son choix.

La même liberté doit être reconnue au transporteur dans une démocratie bien équilibrée, c'est essentiel.

Mais certaines réserves doivent être exprimées quand le service impliqué revêt un caractère aussi spécialisé que celui du transport des écoliers.

Un camionneur qui se voit supplanter lors d'une soumission, peut espérer se reprendre très bientôt et ne pas avoir ses investissements immobilisés durant de très longues périodes comme on le verra nécessairement pour le transport scolaire.

D'ailleurs, les gouvernements ont parfaitement reconnu la nécessité de contrôler la concurrence dans ce genre d'industrie. Le transport des personnes, pour permettre un service potentiel égal et continu à la population ne peut souffrir d'être soumis au ballottage des soumissions publiques et risquer de changer de mains à tout bout de champs.

Les licences et permis n'indiquent pas autre chose.

Pour le transport scolaire, peut-être le plus difficile et le plus spécialisé des transports de personnes, nous avons le contrat.

Ce contrat, au contraire des licences et permis pour lesquels la coutume a conféré un caractère de permanence quasi inviolable, a la caractéristique d'être limité dans le temps.

Le rapport Lachapelle et ses commentaires furent spécifiques sur l'élaboration d'une politique de stabilité relative des contrats.

3.3 Choix des opérateurs

On ne peut prétendre à une qualité sans stabilité.

Il faut concilier cette stabilité avec le droit strict de l'utilisateur de choisir son contracteur tout en garantissant au transporteur la rentabilité de ses investissements.

C'est un problème peu facile à résoudre nous en convenons. Mais il n'est pas insoluble.

La seule façon équitable de se départir des services d'un transporteur, qui permettra à la fois, une certaine réserve contre l'arbitraire et un empêchement de mettre en péril la santé financière des entreprises, sera d'instaurer un système de compensations.

La formule devra être simple étant donné la triple possibilité dans la forme des devis offerts.

Elle doit aussi être applicable peu importe la circonstance; être comprise comme un incitatif à une saine planification de la part du demandeur et une mesure coercitive pour le contracteur tout en se situant dans les limites de la logique.

3.4 Le contrat

Le Livre Blanc se permet déjà d'aviser que la législation à venir comprendra des clauses obligatoires à inclure aux contrats à être soumis par les commissions scolaires.

Cela ne sera donc pas perçu comme une résolution si nous suggérons au Ministre des Transports d'imposer des clauses minimales de contrat. En fait, de continuer sur la bonne voie qu'il a lui-même tracée.

Au lieu d'imposer un contrat rigide comme celui de 43 clauses du règlement 11, ce nouveau document pourra contenir des clauses «ouvertes» afin de permettre une souplesse d'organisation aux commissions scolaires désirant élaborer un service correct de transport de personnes.

Cette base uniforme diminuera de beaucoup la possibilité d'injustices, probablement involontaires, envers le contracteur, et permettra, par le fait même, une certaine uniformité dans le service offert partout au Québec.

3.5 La fixation des prix de contrat

En 1974, nous avons connu des soumissions avec une procédure de fixation des prix de contrat par la Commission des Transports avec une preuve basée sur des projections de coûts d'opération.

Pauvre Commission des Transports.

Comment pouvait-elle travailler adéquatement lorsque les seuls documents disponibles consistaient en «suppositions» et «probabilités». Elle n'eut d'autre choix que d'accepter, telles que présentées, la quasi totalité des preuves et de fixer les prix de contrats tels que soumissionnés.

Il en eut été passablement différent, et tout le monde s'accorde là-dessus, si la Commission des Transports avait eu à fixer des prix de contrat par une preuve basée sur des coûts réels d'opération.

C'était impossible en 1974.

C'est parfaitement possible depuis 1977.

Depuis que chaque transporteur est obligé, chaque année, de présenter des états financiers vérifiés et certifiés, ou avec commentaires d'expert-comptable.

Depuis qu'en 1978, le Ministère des Transports a publié, sur recommandation de l'Ordre des Comptables Agréés, un cahier de normalisation comptable des transporteurs écoliers, uniformisant les méthodes de présentation et facilitant les critères d'analyse.

Pourquoi ne pas se servir de ces excellents outils pour rendre justice, à la fois au transporteur, au Ministère des Transports et à la commission scolaire.

Nous connaissons déjà les besoins financiers de ceux qui se sont prévalus des dispositions de la revision particulière au cours des deux dernières années.

Mais les autres!

Peut-être qu'une revision obligatoire de chacun des prix de contrat actuellement en force, permettrait une réduction des coûts pour le Ministère des Transports.

Cette opération ne peut augmenter les coûts. Ça c'est certain! Car le transporteur qui a besoin de plus d'argent, s'est prévalu ou se sert présentement de la revision particulière.

Pour les autres, ou leur prix de contrat est correct ou il est trop élevé. Dans chaque cas, une revision particulière obligatoire permettra d'équilibrer la dépense de subvention en regard des coûts réels d'opération.

Mais pas à la hausse.

Au minimum, à égalité du prix payé aujourd'hui.

Probablement, avec le résultat de baisser les coûts de subventions.

Ce qui pourrait s'avérer avantageux pour le Ministère des Transports qui cherche à compresser ses dépenses.

Ce qui permettrait une base de négociation ou d'entente gré à gré avec les commissions scolaires; permettrait au transporteur choisi pour opérer un contrat de conserver les chauffeurs compétents actuels et la qualité de son organisation; permettrait enfin au Ministère des Transports de répondre à un vœu exprimé à la fin du Livre Blanc quand, pour remplir son rôle d'assumer la tâche de diffuser l'information relative à la gestion, procédera à la cueillette et à l'analyse de diverses données en provenance des transporteurs.

Sous réserves des commentaires et solutions déjà apportés, nous croyons logique d'exprimer la suggestion que la commission scolaire offre d'abord les contrats futurs aux transporteurs déjà en place.

Pour le maximum du même nombre que chacun opérait l'année antérieure.

Tout nouveau contrat sur le marché, y compris ceux provenant des transporteurs que la commission scolaire aura écarté pour des raisons qui la concerne, pourra être sujet à des ententes de gré à gré avec les transporteurs en place ou offerts aux soumissions publiques avec obligation, pour la commission scolaire, d'en accepter une, telle que présentée, ou de les rejeter toutes et de retourner encore une fois aux soumissions publiques ou à l'entente de gré à gré.

Il faut éliminer à tout prix cet élément de soumission/négociation qui est la porte grande ouverte à toutes sortes de suppositions indignes de nos principes moraux généralement reconnus.

Pour le 1er septembre 1982, comme il est presque accepté qu'aucune commission scolaire n'aura besoin de plus de véhicules que l'an dernier, et même, qu'il est logique de croire à une diminution sensible de la demande, les chocs de la mise en place du nouveau régime avec les suggestions que nous émettons ne devraient pas être trop douloureux.

3.6 L'adjudication des contrats

Telles que présentées au Livre Blanc, les méthodes d'adjudication des contrats signifient la disparition pure et simple de la très grande majorité de la flotte actuelle.

- Les transporteurs syndiqués ne peuvent résister à une négociation à la baisse.
- Les transporteurs bons gestionnaires qui ont aligné leur masse salariale sur la moyenne des autres entreprises syndiquées autour d'eux ne résisteront pas non plus.
- Tout transporteur avec des employés permanents et possédant plusieurs années de service succomberont eux aussi.
- Un transporteur ayant investi dans la qualité de son équipement de service et d'entretien ne pourra subir les baisses de prix anticipées.

Bref, nous ne garderons que les petits transporteurs et les nouveaux venus avec un ou deux véhicules qui accepteront des conditions ridicules pour le plaisir de vivre une expansion de leurs commerces; et qui, comme avant 1974 subventionneront avec les revenus de leurs autres entreprises, les déficits que l'opération transport scolaire engendra nécessairement.

Ou, à l'inverse, nous verrons surgir quelques monstres capables d'investir dans des déficits temporaires pour se créer un éventuel monopole et stabiliser, à leur gré, l'ensemble des prix de contrats.

Le Ministre n'avait certes souhaité ni l'un ni l'autre quand il a élaboré ses politiques de réformes du Livre Blanc.

3.7 Durée du contrat

En conformité avec les conclusions du Rapport Lachapelle et en vertu de l'expérience déjà vécue, nous ne pouvons que recommander un contrat ferme de trois ans, uniforme pour le Québec, avec des clauses équitables et pré-établies pour assurer justice, équité, stabilité et sécurité.

C'est vrai que l'expérience des autres provinces et des états américains démontre l'usage du contrat annuel.

Ces transporteurs de l'entreprise privée, souvent minoritaires vis-à-vis le parc autobus sous propriété des commissions scolaires locales, ont toujours connu cette situation. Ils y sont habitués et savent composer avec.

Au Québec, qui a prouvé son avance administrative d'une façon indiscutable, ce n'est plus dans nos moeurs. Nous en avons perdu l'habitude et même les structures de nos gestions ne sont pas bâties en fonction de cette possibilité.

Ailleurs, les employés permanents sont plutôt rares.

Pas au Québec.

Il n'y a pas de chauffeurs syndiqués aux Etats-Unis dans l'entreprise privée de transport scolaire.

Nous en avons au moins 30% au Québec et un autre 15% à 20% jouissent des mêmes avantages grâce à des employeurs conscients de leurs obligations sociales.

Ailleurs, il n'y a pas de loi 126; au Québec nous l'avons.

Sans avoir fait d'enquête exhaustive nous prétendons qu'au moins 75% de nos salariés ont une ancienneté supérieure à 5 ans, ce qui leur assure une sécurité relative d'emploi; à cause de laquelle il sera difficile d'entreprendre un genre de soumissions/négociation.

Après un contrat qui a duré, somme toute, huit ans, il serait quelque peu brutal de basculer vers un contrat d'un an. Ce que toutes les Commissions scolaires auront tendance à retenir.

Nous croyons plus prudent de procéder par étape et de commencer par un contrat de trois ans, afin de permettre un ré-enlignement des gestions en accord avec les réalités nouvelles.

4.0

Les

Recom-

mandations

Dans l'optique des commentaires exprimés et en regard des grands objectifs définis au Livre Blanc qui se résument comme suit:

- Diminuer la croissance des coûts du transport scolaire.
- Transmettre la gestion aux commissions scolaires.
- Utilisation maximum par les entrepreneurs de l'entreprise privée.

Nous sommes maintenant en mesure de formuler nos recommandations précises.

Elles sont axées sur deux espoirs non équivoques:

- Appliquer le plus possible les grandes lignes du Livre Blanc dans la forme de leurs buts d'abord et des intentions exprimées ensuite.
- Nous donner une chance raisonnable d'être ces «entrepreneurs de l'entreprise privée» de qui l'on commandera les services requis; et d'être rémunérés en conséquence.

Humblement nous croyons, après d'intenses et multiples consultations, à des niveaux variés de l'industrie, en être parvenu à découvrir les éléments de solutions, permettant:

- Au Ministre des Transports de réussir à instaurer une réforme qu'il préconise sans causer de perturbations majeures tout en respectant intégralement les objectifs exprimés.
- Aux commissions scolaires de se voir confier l'entière responsabilité de la gestion du transport des personnes par autobus scolaires sur le territoire, tout en s'appuyant sur des guides précis et bien établis afin d'éviter toute embûche pouvant être causée par le nombre important de personnes impliquées dans les décisions à venir.
- Aux transporteurs écoliers déjà en service, en leur procurant l'opportunité réelle de pouvoir continuer à offrir l'excellent service, que reconnaît d'ailleurs le Livre Blanc; sans danger d'un étranglement financier facile à survenir pour une classe d'affaires aussi spécialisée que l'est le transport scolaire.

Toujours avons-nous gardé à l'esprit, l'essentiel premier de la réforme proposée, celui qui transpire à chaque page du Livre Blanc, dans l'élaboration de notre grille de recommandations:

- Les compressions budgétaires;

pour lequel nous sommes de toute énergie, avec le Ministre des Transports et le Gouvernement du Québec.

Dans cette direction, allons-nous travailler à continuer cette excellente organisation du transport scolaire regroupée autour d'une association d'avant-garde, qui a prouvé depuis plusieurs années, son désir sincère d'aider les commissions scolaires à bien organiser ses structures de transport et le Gouvernement à ralentir la croissance des coûts.

N'oublions pas que, grâce à cette association, regroupant 90% de tous les transporteurs écoliers du Québec, nous avons réalisé des économies d'échelle appréciables, grâce auxquelles nous avons pu traverser les périodes difficiles des dernières années aux faibles taux d'indexation.

Cette politique de l'A.T.E.Q., de collaboration entière avec ses partenaires, ne fut pas sans résultats. Nous n'avons qu'à considérer le climat social de notre industrie pour les cinq dernières années.

Et nous espérons que dans sa rédaction finale, la législation reflètera cette appréciation du Gouvernement, envers les transporteurs actuels.

4.1 Application

En accord avec les recommandations ci-après exprimées et dans une volonté ferme de voir appliquer la réforme suggérée avec le moins de chocs possible pour tous les intervenants à ce complexe dossier.

—Nous recommandons que:

L'application des politiques annoncées et des modalités suggérées soit étalée sur une période de deux ans:

—Nous recommandons que:

La mise en marche de ce système se fasse en trois phases distinctes:

1. Ouverture à la possibilité de la charte-partie pour les autobus scolaires dans les plus brefs délais: nous suggérons le premier janvier 1982.
2. Une première partie de la réforme à compter du 1er septembre 1982.
3. Une deuxième partie de la réforme à compter du 1er septembre 1983.

4.2 La charte-partie

Depuis l'annonce, par le Ministre, de cette ouverture à l'utilisation maximum des autobus scolaires, nombreux sont les transporteurs écoliers ayant été sollicités pour répondre à une demande de transport de groupe.

Cette réaction de la population est normale. Depuis tellement longtemps qu'elle attend cette modification des habitudes.

Légalement, nous devrions refuser.

Pourtant, nos transporteurs se sentent moralement obligés de plaire à cette clientèle impatiente, malgré les risques de subir les foudres de la loi 5 sur la Commission des Transports.

Pour éviter des imbroglios et une incompréhension de la part de la population:

—Nous recommandons que:

Immédiatement, des directives soient adressées aux surveillants routiers et autres personnes chargées de l'application des lois et règlements du Ministère des Transports afin qu'ils tolèrent pour la période jusqu'à l'entrée en vigueur de la loi, les voyages de charte-partie par des autobus scolaires.

—Nous recommandons que:

La législation ou la réglementation prévoit un embarcadère, n'importe où à l'intérieur d'un diamètre de 100 kilomètres du point de départ de l'autobus scolaire, plutôt qu'à l'intérieur du territoire de la commission scolaire où ce transporteur scolaire détient un contrat.

—Nous recommandons que:

La limite maximale de trajet aller-retour d'un voyage à charte-partie soit de 200 kilomètres, mais que cette distance soit comptée du point d'embarquement jusqu'aux limites de la ville ou de la municipalité ou du village où le voyage terminera son aller.

Note: Le but de cette recommandation est d'éviter des conflits d'interprétation sur les cas limitrophes.

—Nous recommandons que:

Le transport de charte-partie selon les prévisions du Livre Blanc, ne soit effectué que par des autobus de type scolaire ou sub-urbain qui sont, ou peuvent être affectés à un service régulier de transport d'écolier en vertu d'un contrat émis par une commission scolaire.

Note: Un éclaircissement à la législation est important afin de protéger les détenteurs actuels de permis de transport en commun. Mais il ne saurait restreindre la quantité des véhicules à être utilisés à cause de l'obligation, pour un transporteur scolaire, d'avoir des véhicules de réserve.

Les recommandations que nous formulons à ce chapitre assureront, à notre avis, une transition la moins douloureuse possible pour toutes les parties.

Elles sont basées sur quatre aspects fondamentaux.

- La réduction immédiate de la croissance des coûts.
- La réduction potentielle des coûts de transport scolaire pour le Gouvernement.
- Le transfert de la gestion aux commissions scolaires.
- La protection des entrepreneurs de l'entreprise privée déjà en service.

En regard de l'optique visé d'une réduction immédiate de la croissance des coûts:

—Nous recommandons que:

Dès le 1er septembre 1982, le Ministère des Transports remette les sommes qu'il a déjà prévues au Livre Blanc, selon les méthodes comptables qu'il ne nous appartient pas de commenter, à chacune des commissions scolaires qu'il «désignera».

—Nous recommandons que:

Ces sommes remises le soient dans la forme proposée: un budget fermé transférable.

—Nous recommandons que:

Pour garder un parallèle logique avec l'ensemble des recommandations de ce chapitre, la présente méthode de calcul du budget fermé transférable soit sujette à modification après la première année, au moins dans ses bases de comparaison.

En regard de l'optique visé d'un transfert de la gestion aux Commissions scolaires, et en reconnaissant avec elles, la presque impossibilité pratique de réussir à implanter une autre forme de devis que celle connue depuis huit ans, dès la première année de la réforme:

4.3 Première étape: Premier septembre 1982

4.3.1

4.3.2

—Nous recommandons que:

Complète liberté leur soit laissée dans l'établissement des devis de transport à être opérés durant l'année scolaire 1982-1983.

—Nous recommandons que:

La Commission scolaire pourra choisir, selon son bon plaisir, d'enlever le nombre de véhicules qu'elle désire à un ou plusieurs transporteurs, sans avoir à justifier sa décision devant quiconque, en autant qu'elle versera, au plus tard le 1er septembre 1982, si elle fait part de sa décision avant cette date, ou au plus tard 15 jours après sa décision, si celle-ci survient après le 1er septembre 1982, une compensation équivalente à 20% du prix du contrat ou du véhicule supplémentaire annulé, payé pour l'année scolaire 1981-1982.

Note: Comme la formule de budget fermé transférable assure à la Commission scolaire l'équivalence en subvention de l'année scolaire 1981-1982, elle aura de l'argent pour satisfaire cette requête qui se veut à quatre volets.

- Laisser toute liberté à la Commission scolaire dans ses manœuvres de ré-aménagement.
- L'élimination d'un potentiel marchandage.
- Permettre au transporteur touché de réajuster ses méthodes de gestion sans subir un choc financier potentiellement fatal.
- Élément coercitif et protectionniste contre toute accusation possible de favoritisme de la part de la Commission scolaire.

—Nous recommandons que:

La Commission scolaire pourra choisir, pour des raisons qui la concerne et qu'elle n'aura pas à dévoiler autrement que dans les circonstances prévues au deuxième alinéa de cette recommandation, d'éliminer complètement un transporteur scolaire qui était en service sous contrat avec elle durant l'année précédente, à la condition qu'elle verse à titre de mesure compensatoire, au plus tard le 1er septembre 1982, une somme équivalente à 25% du prix payé pour l'année scolaire précédente.

—Nous recommandons que:

La Commission scolaire qui déciderait de terminer ses relations d'affaires avec un transporteur pour des raisons d'inefficacité, de mauvais services ou autres causes justifiant une telle décision, pourrait refuser l'offre de la compensation mentionnée à la résolution précédente.

Dans ce cas, la Commission scolaire devra dévoiler les motifs de sa décision, et soumettre le tout, pour jugement, à être rendu par la Commission des Transports du Québec, ou tout autre palier d'arbitrage qui pourra être déterminé.

La procédure retenue devra être publique et prévoir une possibilité de défense de la part de l'entrepreneur.

Advenant un jugement favorable à la Commission scolaire, aucune indemnité, ni compensation ne sera payable à l'entrepreneur, et le contrat sera définitivement terminé.

Si le jugement est favorable à l'entrepreneur en cause, la Commission scolaire aura le choix:

- Ou de redonner tous les contrats pour lesquels elle avait demandé l'annulation, au transporteur impliqué;

—Ou de verser une compensation équivalente à 40% du prix des contrats payés durant l'année précédente.

—Nous recommandons que:

Dans tous les cas où une compensation serait versée à un entrepreneur, en vertu des recommandations précédentes, une clause de non-concurrence devrait être prévue.

En regard des intentions exprimées au Livre Blanc à l'effet de continuer à transiger avec les transporteurs de l'entreprise privée et en premier lieu, avec les fournisseurs de services déjà en place.

4.3.3

—Nous recommandons que:

Le Ministre des Transports continue l'application intégrale du règlement 11 sauf en ce qui concerne le chapitre 8 intitulé «Les normes de subventions».

—Nous recommandons que:

Chaque transporteur scolaire déjà détenteur d'un contrat signé, avant le 1er septembre 1982, un nouveau contrat dans la forme prévue au règlement 11 à l'annexe G formule 3.

—Nous recommandons que:

La Commission scolaire ne pourra accorder, ni le transporteur déjà en service accepter, un contrat pour un nombre supérieur de véhicules qu'il avait en opération durant l'année 1981-1982.

Advenant la situation où la Commission scolaire se retrouvait avec un surplus de contrat, soit à cause d'une augmentation de ses services, soit à cause des contrats annulés en vertu des recommandations précédentes soit pour autres raisons:

—Nous recommandons que:

Tout contrat non accordé à un transporteur scolaire dans la manière décrite au paragraphe précédent soit, au choix de la Commission scolaire:

Donné de gré à gré comme véhicule supplémentaire en vertu de l'article 33 du contrat de l'annexe G formule 3 proposé.

Remis à la soumission publique selon la forme prévue au Chapitre 6 du règlement 11 intitulé «Les contrats de transport d'écoliers».

Afin de satisfaire, pour les parties, l'établissement du prix des contrats pour l'année scolaire 1982-1983.

—Nous recommandons que:

Les prix déjà payés aux transporteurs scolaires sous contrat pour l'année 1981-1982 continuent de s'appliquer pour l'année scolaire 1982-1983.

—Nous recommandons que:

Le Gouvernement conserve toujours pour l'année 1982-1983 le principe de l'indexation générale des contrats, basée sur

l'indice des prix à la Consommation qu'il a déjà prévu à sa formule de méthode de calcul au Livre Blanc.

4.3.4

En regard de la possibilité de diminuer le coût du transport scolaire pour le ministère des Transports et afin d'en arriver à fixer des prix équitables de contrats d'opération.

— Nous recommandons que :

Durant l'année scolaire 1982-1983, chaque transporteur écolier sous contrat avec une Commission scolaire, soit requis de faire fixer le prix de ses contrats par la Commission des Transports du Québec sur la base de ses états financiers comparatifs et dans la présentation prévue au règlement 11 à la section « Revision particulière ».

— Nous recommandons que :

Les prix ainsi fixés par la Commission des Transports soient en vigueur pour l'année scolaire 1983-1984.

— Nous recommandons que :

Cette procédure de revision des prix de contrats soit évitée à tout transporteur s'étant prévalu des dispositions de la revision particulière pour les années 1979-1980; 1980-1981; 1981-1982.

Note: Cette disposition est nécessaire pour éviter une répétition d'une preuve déjà établie et de la re-fixation d'un prix déjà jugé et fixé par la Commission.

Note: Comme près de 75% de la flotte scolaire se compose de 10 véhicules et moins et qu'une grande partie de ces transporteurs sont des entreprises sans capital-actions à qui le règlement 11 ne demande pas d'états financiers vérifiés, il serait nécessaire d'établir des formulaires simplifiés.

Ceci accélérera de beaucoup la procédure et permettra une uniformité dans la présentation.

Note: Tel que déjà prévu au règlement 11, les transporteurs doivent déposer leurs états financiers au plus tard le 1er novembre 1982. Le processus de revision particulière du prix des contrats devra s'échelonner entre le 15 novembre 1982 et le 15 juin 1983 ce qui est amplement suffisant à notre avis pour entendre les mille transporteurs impliqués.

— Nous recommandons que :

Un transporteur scolaire qui refuserait de se conformer à cette procédure ou qui ne présenterait pas une preuve selon le règlement 11, voit ses possibilités de renouvellement de contrat après le 1er septembre 1983 annulées; et que la Commission statue en ce sens.

Note: Un transporteur insatisfait de la décision de la Commission des transports du Québec, pourra avoir le privilège d'aviser la Commission Scolaire qu'il n'a plus l'intention de continuer les opérations de son entreprise pour l'année scolaire 1983-1984, et devra définitivement abandonner le domaine du transport scolaire.

4.4 Deuxième étape

Après la mise en place d'une première partie du Livre Blanc, le Ministre des Transports pourra réajuster les diverses modalités prévues à sa réforme, en fonction des résultats des opérations effectuées.

Il nous est difficile d'exprimer des recommandations précises après cette première étape sans savoir de quelle façon l'application se fera. Ni en ignorant les modifications qu'y apportera le Ministre dans la présentation législative ou réglementaire.

Néanmoins nous pouvons dégager immédiatement une ligne de conduite générale des processus qui devrait régir le transport scolaire après le 1er septembre 1983 dans l'optique des autres objectifs inscrits au Livre Blanc.

- Possibilité de trois genres de devis
- Transport en commun régional d'appoint
- Ouverture des circuits de transport scolaire à une clientèle autre qu'écolière.

En regard de la possibilité pour une Commission scolaire d'offrir trois genres de devis à ses transporteurs afin de planifier un meilleur service à la population écolière d'abord et adulte en général.

4.4.1

- Nous recommandons que:

Peu importe la forme de devis, une base de contrat fixe et uniforme, auquel pourra se greffer certaines clauses spéciales ou spécifiques selon la volonté de la Commission scolaire, devrait être prévue à la législation ou la réglementation.

- Nous recommandons que:

Toute discussion sur la fixation du prix d'un contrat pour exécuter un des trois devis suggérés, devra être celui fixé par la Commission des Transports au cours du processus déjà établi, auquel s'ajouteront les différentes modalités d'ajustements requis pour opérer adéquatement le devis déposé.

- Nous recommandons que:

Chaque contrat signé par un transporteur écolier à compter du 1er septembre 1983 le soit pour une période de trois ans ferme.

Ce contrat devra inclure une clause compensatoire bilatérale: Pour la Commission scolaire, si elle enlève des véhicules en opération; pour le transporteur, s'il met fin à son service (cautionnement d'exécution).

Ce contrat devra inclure une clause d'indexation équivalente à l'indice des prix réels d'augmentations pour l'opération d'un transport de personnes.

- Nous recommandons que:

Le 1er septembre 1983, la Commission scolaire puisse se prévaloir encore de son libre choix du contracteur à qui offrir le contrat de trois ans suggéré, en autant que les mêmes clauses compensatoires recommandées pour le contrat 1982 s'appliquent.

- Nous recommandons que:

Tout contrat non accordé à un transporteur scolaire dans la manière décrite au paragraphe précédent, soit au choix de la Commission scolaire:

—Donné de gré à gré comme véhicule supplémentaire, avec un contrat ferme de trois ans, à un transporteur déjà sous contrat et aux mêmes conditions que celles déjà prévues à ce dit contrat.

—Remis à la soumission publique, sous les réserves que fixera la Commission scolaire elle-même, mais avec l'obligation d'offrir le contrat au plus bas soumissionnaire ou à l'un des autres soumissionnaires en autant que celui-ci aura respecté les normes décidées par la Commission scolaire.

Note: Dans le cas d'un contrat offert par soumission, celui-ci pourra être d'une durée d'un, deux ou trois ans. À sa terminaison, la Commission scolaire devra, à son choix: ou le donner de gré à gré à un des transporteurs existants comme véhicule supplémentaire, (ce contrat qui aura la durée du contrat auquel il sera rattaché) ou retourner aux soumissions publiques dans la forme déjà recommandée.

—Nous recommandons que:

A compter du premier septembre 1983, une table de taux et tarif, construite selon les recommandations inscrites au document de réflexion sur les orientations du transport scolaire, déposé en 1979, s'applique.

Et qu'elle serve de base, à la fois pour les ententes de gré à gré, et pour les normes de soumissions, et pour les demandes de revisions particulières.

—Nous recommandons que:

Au chapitre des revisions particulières, les modalités prévues actuellement au règlement 11 servent de base à la construction d'une nouvelle répartition des postes de dépenses et de leurs affectations à l'analyse, en tenant compte des évolutions survenues au cours des huit dernières années.

A compter du premier septembre 1983, le seul motif pour se prévaloir des dispositions de la revision particulière devrait être relié à la présence d'un syndicat dans l'entreprise requérante.

La construction des normes de revision particulière, et toutes discussions sur les modifications futures devraient être faite par un comité regroupant: le ministère des Transports, un représentant des Commissions Scolaires et un représentant des Transporteurs.

4.4.2

En regard avec la possibilité d'offrir un service de transport en commun régional d'appoint:

—Nous recommandons que:

S'il existe un détenteur de permis de transport en commun dans les limites de la Municipalité où la Commission scolaire désire instaurer un tel service, et que ce dernier opère déjà un service de transport des écoliers en vertu d'un contrat, la Commission Scolaire devra tenter d'en venir à une entente avec ce transporteur pour la desserte du territoire que couvre son permis; et ce, selon les mêmes normes déjà discutées aux recommandations précédentes.

S'il s'avérait impossible d'en venir à une entente avec ce détenteur de permis et en même temps, transporteur scolaire.

—Nous recommandons que:

Premièrement, ce devis soit offert à tout autre transporteur sous contrat avec la Commission scolaire, sur une base de négociation identique à celle utilisée avec le détenteur de permis.

Deuxièmement, s'il y a impossibilité, pour la Commission Scolaire de conclure une entente de gré à gré avec un autre transporteur, elle devra soumettre le devis concerné à la soumission publique dans la forme prévue à 4.4.1.

Note: Dans le cas où cette éventualité se présenterait, le détenteur de permis de transport en commun impliqué devrait perdre son privilège, et devrait voir celui-ci annulé par la Commission des transports du Québec.

Dans et pour tous les territoires où aucun détenteur de permis de transport en commun n'existe:

—Nous recommandons que:

La Commission Scolaire désirant offrir ce service, soit requise de conclure une ou des ententes de gré à gré avec le ou les transporteurs détenteurs de contrats avec elle, sur les bases des normes de taux et tarifs recommandées.

Advenant l'impossibilité d'en venir à une ou des ententes de gré à gré, elle soit requise de soumettre ses devis à la soumission publique dans la forme prévue à 4.4.1.

Concernant cette possibilité de répondre à un devis de la Commission Scolaire demandant d'accepter les adultes en même temps que les étudiants dans nos autobus:

—Nous recommandons que:

La Commission scolaire soit l'unique «maître d'oeuvre» de la préparation des devis; du choix des personnes à accepter; des taux à charge; et de la perception d'argent.

—Nous recommandons que:

La Commission scolaire ne soit pas autorisée à permettre ce genre de transport sur un parcours déjà desservi par un transporteur en commun détenteur d'un permis de service de ligne.

—Nous recommandons que:

Ce genre de service devra toujours être offert sur les circuits réguliers de transport scolaire.

S'il devait en être autrement, nous devons le considérer comme service de transport en commun d'appoint.

4.4.3 Transport d'adultes sur une base individuelle

A cause de notre ignorance des modifications qui seront apportées à la législation et à la réglementation par rapport au contenu du Livre Blanc, nous nous réservons la possibilité de soumettre d'autres commentaires et recommandations en temps et lieu.

L'A.T.E.Q. respectera le mandat reçu de ses membres à l'effet d'être les représentants des transporteurs de l'entreprise privée et du système de transport scolaire en général en oubliant jamais notre vocation potentielle d'offrir un service global à toute la population.

Nous désirons continuer à offrir le service demandé, selon les requêtes qui nous seront faites.

Nous devons attendre en retour, un prix juste et équitable tout en espérant une acceptation, de la part de nos partenaires, de notre volonté ferme d'une conciliation et d'une concertation absolue pour tous les niveaux et dans tous les domaines.

Nous vous prions d'agréer, honorable Monsieur le Ministre, les hommages respectueux de nos 989 membres, transporteurs d'écoliers d'abord, mais aussi transporteurs en commun pour plusieurs, et Corporation de Transport public pour certains.

ASSOCIATION DU
TRANSPORT ÉCOLIER
DU QUÉBEC

5.0

Conclusion



ASSOCIATION DU TRANSPORT
SCOLIER DU QUÉBEC

515, rue Plante, Saint-Jean-sur-Richelieu, Qué. J3A 5L5 — Tél. (514) 542-2941